


وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد خيضر *بسكرة *

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية *قطب شتمة*

قسم العلوم الإنسانية

شعبة التاريخ

عنــــوان المــــــذكرة:

أثر الموانئ الجزائرية في الاقتصاد الكولونيالي 1830–1914م

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في التاريخ المعاصر

إعداد الطالبة:

زريبي حسيبة

إشراف الأستاذ:

حوحو رضا

السنـــة الــجامعية:

2014- 2015م

شكر وعرفان

في البداية وقبل كل شيء أحمد الله تعالى على فضله ومنته الوفيرة الذي وفقني لإنجاز هذا العمل المتواضع.

وإن هذا البحث لمدين بالكثير من الشكر والعرفان لأستاذي المشرف " حوحو رضا"على رحابة صدره، وصبره عليّ ومصابرتهمعي، وهو يتابع بحثي ويرشدني إلى ما فيه الخير، فقد تابعني بإخلاص وأجاد النصح، ووقف على مراحل العمل، موجّها ومقوّما، وناقدا، حتى إنجاز هذا البحث. فجزاه الله خيرا وأدامه للعلم ذخرا.

ولا يفوتني أن أرفع شكري وامتناني لجميع من ساهم في تقديم يد العون والمساعدة العلمية أو المعنوية، من قريب أو من بعيد أثناء عملية البحث، لتثمر أخيرا سنوات الكد والجهد بهذه المذكرة.

كما أنتهز هذه الفرصة لتقديم خالص التقدير والإمتنان إلى كافة أساتذة قسم التاريخ بجامعة محمد خيضر - بسكرة-، الذين أرشدوني طيلة المشوار الجامعي.

قائمة المختصرات

_ باللغة العربية:

تر: ترجمة.

تص: تصدير.

تع: تعريب.

تق: تقديم.

تح: تحقيق.

ج: الجزء.

ط: الطبعة.

(د،س): دون سنة.

(د،ب): دون بلد.

(د،م): دون مؤلف.

_باللغة الفرنسية:

PLM : **P**aris **Ly**on **M**éditerrané.

CBG : **C**ompagnie **B**ône **G**uelma.

Trad : **T**raduction.
Ed : Edition.
T : Tome.
A.N.E.P : **Ar**chives **N**ationales de **P**aris.
P.U.F : **P**ublication **U**niversity de **F**rance.
S.D : **S**ans **D**ate.

لقد مثّلت الموانئ الجزائرية في العهد التركي قوة الإيالة الجزائرية من الناحية العسكرية والاقتصادية، إذ كانت تعتبر من أكبر الثغور والقواعدالعسكرية، كما شكّلت مصدر إقتصادي هام كان من بين المصادر الرئيسية الممولة لخزينة الإيالة، وهذا عن طريق القرصنة البحرية وهو ما اصطلح عنه في بعض المصادر بالجهاد البحري، و كما حافظت هذه الموانئ على دورها المنوط بها في تنشيط المواصلات البحرية الداخلية وهذا بين موانئ الإيالة في حد ذاتها وخارجيا في علاقاتها الإقتصادية مع الدول المجاورة، ونظرا لما تكتسيه هذه المؤسسة من أهمية اقتصادية وعسكرية فقد عمل الإحتلال الفرنسي منذ الوهلة الأولى على العناية بها وهذا وفق ما تقتضيه حاجيات ومتطلبات القرن التاسع عشر.

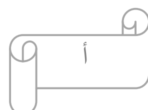
وتكمن أهمية الدراسة في مدى تأثيرها على تاريخ الجزائر خلال الفترة الحديثة والمعاصرة والتي جاءت موسومة بـ " أثر الموانئ الجزائرية في الاقتصاد الكولونيالي 1830- 1914".

و التي تعتبر بدورها دراسة أولية تناولت تطور الموانئ الجزائرية الرئيسية (وهران – الجزائر- سكيكدة- عنابة) خلال الفترة المذكورة آنفا، من حيث التأسيس والمنشآت، بالإضافة إلى إبراز دور هذه المؤسسات البحرية في النشاط الإقتصادي والتجاري للجزائر، وكذا مساهمتها في خلق شبكة مواصلات داخلية فيما بينها، وأخرى خارجية مع الدول المجاورة التي تربطها معها علاقات تجارية. فقد حاولنا تناول موضوع الدراسة بطريقة علمية أكاديمية انطلاقا من المصادر والمراجع المتحصل عليها.

ولقد دفعتنا عدة أسباب إلى اختيار موضوع " أثر الموانئ الجزائرية في الإقتصاد الكولونيالي" 1830- 1914 " كموضوع مذكرة لنيل شهادة الماستر، ومن بين هذه الأسباب نذكر:

أ- أسباب ذاتية:

- الرغبة الذاتية في البحث في مثل هذه المواضيع ذات الطابع الإقتصادي والإجتماعي للتاريخ الكولونيالي في الجزائر.



-قلة الدراسات الأكاديمية وا إن لم نقل ندرتها خاصة منها مذكرات البحث لدرجة الماستر التي تتناول المواضيع التاريخية ذات الطابع الإقتصادي والإجتماعي للحقبة الإستعمارية.

– اهتمام الباحث الشخصي في محاولة التعرض لتاريخ المنشآت الحضرية الفرنسية في الجزائر وكيفية إستغلالها من طرف السلطة الإستعمارية كأداة سيطرة وتوغل، وليس كإنجاز حضري مدني – وهذا حسب قناعتي الشخصية –.

– رغبة الباحث في إثراء المكتبة الجامعية بمثل هذه الدراسة.

ب – أسباب موضوعية:

– كشف أثر الموانئ الجزائرية [بما تحتويه من أهمية إستراتيجية، اقتصادية وعسكرية] في إحداث التغيّرات في موازين القوى العسكرية وكذا الإقتصادية.

–إبراز مدى إسهام الموانئ الجزائرية التي تناولتها الدراسة بدورها الفعال في الإقتصاد المحلي وبالتالي مدى تأثيرها في خزينة الإيالة العثمانية والاقتصاد الكولونيالي فيما بعد.

– الوقوف على الأسباب التي أدت بالإدارة الإستعمارية على المغامرة بأموال ضخمة في مشاريع كبرى تتمثل في إنشاء وتوسعة موانئ خارج أراضيها.

ولقد حاولنا من خلال هذه الدراسة الوصول إلى بعض الأهداف التي كانت تمثل جوهر السياسة الفرنسية الاستعمارية في الجزائر الكولونيالية. وتمثلت الأهداف المرجوة من دراسة هذا الموضوع في:

_ كشف مدى قيمة الموانئ الجزائرية في أواخر العهد التركي لكونها رابط رئيسي بين الشمال الإفريقي والغرب الأوروبي.

_ كشف نية الاستعمار الفرنسي منذ الوهلة الأولى على اهتمامه بالموانئ الجزائرية وهذا بواسطة تسليط الضوء على أهم المشاريع الإنشائية والترميمية التي أقامها المهندسون الفرنسيون على هذه المؤسسات البحرية فور قدومهم للجزائر.

_ التعرف على الدور الإقتصادي الذي لعبه كل من ميناء وهران، الجزائر، عنابة وسكيكدة في بعث الإقتصاد الكولونيالي، ومعرفة كيف كانت هذه الموانئ عامل منشط لتجارة الجزائر

الكولونيالية مع العالم الخارجي سواء مع فرنسا(المتروبول) في حد ذاتها، أو الأسواق الأوروبية عامة.

_ إبراز الدور الذي لعبته الموانئ الجزائرية في خلق شبكة طرق وسكك حديدية لتنشيط قطاع المواصلات الداخلي والتجارة الداخلية، وكيف مثلت هذه الموانئ شبكة مواصلات بحرية داخلية.

ومنه تراء لنا مما سبق تقديمه من أهمية وأهداف طرح الإشكالية التالية:

هل بقيت الموانئ الجزائرية على الوضعية التي تركتها عليها الدولة العثمانية في الفترة الإستعمارية ؟ وكيف ساهمت في إنماء الإقتصاد الكولونيالي في جزائر القرن التاسع عشر؟

وتندرج ضمن هذه الإشكالية أسئلة فرعية حاولنا من خلالها ضبط الخطوات العامة للدراسة والتي جاءت على النحو التالي:

- كيف كانت وضعية الموانئ الجزائرية خلال العهد التركي؟
- فيما تمثلت أهم المشاريع الإنشائية التوسيعية والترميمية التي مست جهاز الموانئ الجزائرية خلال العهد الفرنسي؟
- ماهو الدور الذي لعبه الميناء الجزائري في السياسة الإقتصادية الفرنسية؟ وكيف كان همزة وصل تجارية بين الجزائر وأوربا؟
- كيف شكلت الموانئ الجزائرية قاعدة إتصالية بحرية فيما بينها بداية الإحتلال الفرنسي؟

ولمعالجة الإشكالية المطروحة والإجابة عن التساؤلات الفرعية المندرجة ضمنها، اقترحنا خطة تتألف من مقدمة وفصل تمهيدي وفصلين أساسيين وخاتمة للموضوع.

أما المقدمة فانطلاقا مما يقتضيه المنهج العلمي لهذه الخطوة فلقد تضمنت أهمية الدراسة والأسباب الذاتية والموضوعية التي أدت إلى اختيار هذه الإشكالية، بالإضافة إلى الأهداف المرجوة من هذه الدراسة. وبعد طرح الإشكال العام والتساؤلات الفرعية تم لنا الإشارة إلى المناهج المتبعة وذكر أهم المصادر والمراجع المعتمد عليها، لننتقل بذلك إلى الفصل التمهيدي والذي كان مدخلا متخصصا للدر اسة، حيث تناولنا فيه وضعية الموانئ الجزائرية في العهد العثماني بدءا بالتأسيس والنشأة وصولا إلى الدور الاقتصادي والعسكري لكل ميناء.

أما الفصل الأول فقد خصصناه إلى المشاريع الأولى التي حظيت بترميم أو توسيع الموانئ الجزائرية في الحقبة الكولونيالية، لنعالج في شطره الثاني الدور الإقتصادي والتجاري الذي لعبه الميناء الجزائري في تلبية أطماع الكولون.

وفيما يخص الفصل الثاني فقد تطرقنا من خلاله إلى دور المؤسسة البحرية المتمثلة في الميناء الجزائري في خلق وإحياء شبكة المواصلات الداخلية المتمثلة في شبكة السكك الحديدية وشبكة الطرقات البرية، وكيف ساهم الميناء في مد هذه الخطوط الحديدية نحو الأسواق الداخلية وكذا تعبيد طرقها، وكيف كان الميناء الجزائري همزة وصل بين التجارة الداخلية والخارجية والمتعلقة بالمتروبول في حد ذاتها أو الأسواق الأوروبية، ناهيك على أن الموانئ الجزائرية كانت تشكل فيما بينها شبكة مواصلات بحرية داخلية.

لنصل بذلك إلى آخر خطوات هذه الدراسة المتمثلة في الخاتمة والتي خصصناها بطبيعة الحال لعرض أهم النتائج المتحصل عليها، والتي حاولنا من خلالها الإجابة على الإشكال العام وتساؤلاته الفرعية.

وإن طبيعة الدراسة وخصوصية الموضوع ذات الأبعاد الإقتصادية والاجتماعية الذي علينا البحث في إشكاليته فرض علينا إتباع عدة مناهج علمية و المتمثلة في:

_ **المنهج التاريخي السردي الوصفي**، وهو الذي سمح لنا بسرد وقائع الظاهرة التاريخية ووصف حالتها أثناء الحقبة الكولونيالية وهذا وفق ما تقتضيه أهمية الحدث أو التسلسل الزمني الكرولونوجي. الأمر الذي سمح لنا من خلال هذه الخطوات تتبع المراحل التي مرت بها نشأة أو توسيع الموانئ في جزائر القرن التاسع عشر.

بالإضافة إلى المنهج الوصفي فلقد اعتمدنا على **المنهج التحليلي**، والذي سمح لنا بتحليل الظاهرة التاريخية وهذا بواسطة الاستعمال الكثير لقرائن هذا المنهج من جداول وخرائط وإحصائيات ساعدت الباحث في تحليل ظاهرة الموانئ ودورها في الحقبة الكولونيالية. ومن خلال هذه الإحصائيات والأرقام تمكننا من تبيان أهمية كل ميناء على آخر وكشف خصوصية كل ميناء عن باقي الموانئ، بحيث تميزت بعض الموانئ بأنها عسكرية بينما تميزت أخرى بأنها

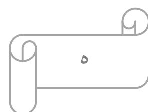
صناعية اختصت بتصدير واستيراد المواد الأولية، ولم يظهر لنا هذا إلا بعد الاطلاع على بعض الجداول للسلع التي كانت تعبر الميناء في العهد الاستعماري.

كما اعتمدنا على **المنهج المقارن** وذلك من خلال مقارنة الموانئ الجزائرية ببعضها البعض وتوضيح أوجه التشابه والإختلاف فيما بينهم، من حيث كيفية البناء أو التأسيس وكذا الدور الإقتصادي لكل واحد منهم في الحقبة العثمانية وكذا الإستعمارية.

واعتمدنا لإنجاز هذه الدراسة على جملة من المصادر والمراجع باللغة العربية واللغة الفرنسية، ومن أهمها نذكر:

_ أرشيف الحكومة العامة الفرنسية بالجزائر، والذي كان عبارة عن عرض حال لوضعية شبكة الطرقات والموانئ والمنارات على الساحل الجزائري. Governmeur general, (Notice sur les routes et chemins, les ports et éclairages de l'Algérie). بالإضافة إلى كتاب الراهب الإسباني Haedo"Diego, de " (Topographie et histoire générale de l'Algérie)، والذي أفادنا في التعرف على كيفية بناء ميناء مدينة الجزائر. وكذا مصدر (Les chemins de fer Algériens) لـ:" Louis Hamel "؛ والذي استفدنا منه كثيرا في تبيان الطرق والسكك الحديدية المرتبطة بالموانئ الجزائرية، وكيف ساهم الميناء في تطويرها وحيويتها. كما اعتمدنا على مجموعة كراسات المئوية لتاريخ الجزائر والتي من بينها كتاب Les liaisons maritimes aériennes et terrestre de l'Algérie) لصاحبه" Dhe Denizet" والذي ساعدنا في تبيان معالم الخطوط البحرية الجزائرية الداخلية بين الموانئ والخارجية مع المتروبول.

أما بالنسبة للمراجع باللغة العربية فلعل أهم كتاب اعتمدنا عليه في دراستنا هذه نذكر كتاب" المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث" لخلاصي علي، والذي ساعدنا على دراسة الموانئ الجزائرية في الفترة العثمانية من جانب النشأة والتأسيس، وكذا كتاب " التجارة الخارجية للشرق الجزائري" لمحمد العربي الزبيري، والذي أعاننا في دراسة الدور الإقتصادي



للموانئ الجزائرية من حيث عملية التصدير والاستيراد مع مختلف موانئ الدول الأوروبية المجاورة، ولاسيما في علاقاتها التجارية مع فرنسا.

بالإضافة إلى جملة من المقالات والرسائل الجامعية التي تناولت أجزاء من هذا الموضوع بطريقة أكاديمية.

والحقيقة أنه من الصعب الإلمام في هذه العجالة بمختلف المصادر والمراجع، والدراسات المعتمدة في هذه المذكرة، والتي نرجو أن تكون إضافة إيجابية للدراسات التاريخية عموما.

و لا يخلو أي بحث من الصعوبات، ومن أهم الصعوبات التي واجهتنا في إنجاز هذه الدراسة فهي التي تواجه كل باحث ناشئ وتتمثل أساسا في جمع المصادر والمراجع الكفيلة بالإجابة عن التساؤلات الجوهرية التي تطرحها إشكالية الموضوع.

أما باقي الصعوبات التي لاقيناها خلال إنجاز هذا العمل فهي صعوبة ترجمة مختلف المصادر والمراجع من اللغة الفرنسية إلى اللغة العربية. ولا مبالغة إن قلنا أن تلك الصعوبات شكلت لنا حافزا إضافيا، لأننا في كل مرة واجهتنا مشكلة منحنا دفعا جديدا وعزما على مواجهتها.

ومن الواجب في ختام هذا التقديم أن نشكر ونحمد المولى عزوجل على توفيقه لنا، وكذا أن نتوجه بالشكر والتقدير إلى كل الذين ساعدونا في إنجاز هذه المذكرة، وفي المقام الأول إلى أستاذي المشرف – حوحو رضا– على إرشاداته وتوجيهاته، وعلى ما أبداه من رحابة صدر وملاحظات قيمة.

وفي الأخير، نأمل أن يكون عملنا هذا مساهمة متواضعة في خدمة البحث العلمي وأن يكون إثراء لمن يرغب في دراسة هذه المواضيع.

الفصل التمهيدي: وضعية الموانئ الجزائرية في العهد العثماني

1: تأسيس الميناء وتطوره

أ- ميناء وهران

ب- ميناء الجزائر

ج- ميناء عنابة

2: الدور الاقتصادي للميناء الجزائري في العهد العثماني

أ- التجارة

ب- الجهاد البحري

1: تأسيس الميناء وتطوره

إن تواجد الدولة العثمانية في إيالة الجزائر لم يكن تواجدا بريا فقط بل كان بحريا أيضا، حيث كان الحكام العثمانيون يهتمون بالجانب العسكري كبناء الأساطيل الحربية مثلا. ومع ظهور القرصنة البحرية خلال القرن السادس عشر، أولى العثمانيون اهتماما كبيرا ببناء الموانئ والعمل على ترميمها وتوسيعها لأنها كانت تعتبر من أكبر الثغور والقواعد العسكرية في ذلك الوقت.

وسوف نحاول الإشار ة إلى ثلاثة موانئ فقط، وذلك نظرا لطول الساحل الجزائري، بل الاعتماد على أهم الموانئ بداية من غربها إلى شرقها والمتمثلة في ميناء وهران والجزائر وأخيرا ميناء عنابة.

أ_ **ميناء وهران:** يعتبر من أكبر موانئ البحر الأبيض المتوسط منذ أقدم العصور حيث يمتد هذا الميناء على مساحة 24هكتارا، وتصل أعماق المرسى فيه إلى عشرين مترا، وقد عمل الاسبانيين على توسيعه وتدعيم الرصيف الذي يحميه والذي يبلغ طوله حوالي كيلومتر. كما يستطيع هذا الميناء أن يستقبل في آن واحد أكثر من مائتي مركب يتسع الواحد لأكثر من مائة برميل[1].

ولهذا المرسى أربعة أحواض تمتد مجملة على مساحة 95 هكتارا، ويحميه سد يمتد في البحر مو ازيا للأرض طوله حوالي 3221 متر ويتراوح عمقه بين خمسة أمتار واثني عشر مترا، أما مسطحاته المعدة لوضع البضائع فهي تمتد على طول 3100 متر، ويرتبط الميناء بالمدينة بواسطة رصيف صخري شيدت عليه مخازن واسعة وهيأت بجهته الغربية دار لصيانة السفن، ولقد دعم هذا الرصيف بتجهيزات حديثة ابتدءا من سنة 1783 حسب ما جاء في

[1]- حساني، مختار. **الحواضر والأمصار الإسلامية الجزائرية**. ج3، الجزائر: دار الهدى، 2011، ص140.

تصميم وضعه المهندس الإسباني المعماري "جون باتيستا ماك ايفان" وقد بنيت هذه المخازن على مساحة قدرها 488 مترا مربعا[1].

ويذكر الرحالة الذين زاروا وهران أهميتها وأهمية مينائها، حيث جاء في كتاب ابن حوقل: "إن للمدينة وهران مرسى في غاية الصون من كل ريح[2]".

ويؤكد مرمول نفس القول:"مرساها أجمل من مراسي إفريقيا وأعظمها، يتسع لعدد كبير من السفن لا تناله الرياح والعواصف من أي جهة من الجهات، كانت ترسو به كل عام السفن الضخمة القادمة من البندقية وغيرها من بلاد أوربا حامية البضائع التي تنقل بعد ذلك في قوارب لوهران[3]".

ب_ ميناء الجزائر

يقع ميناء الجزائر على الشريط الساحلي المكون لخليج الجزائر الممتد على خط طولي يبلغ 19 كم، ويتوسط الساحل الجنوبي للحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط، وتبلغ مساحة مرسى الجزائر 3 هكتارات، وهنا تجدر الإشارة إلى أن ميناء الجزائر هو ميناء صغير إذا ما قورن بميناء وهران الذي يعتبر أكبر موانئ البحر المتوسط من حيث المساحة والأهمية.

وميناء الجزائر يمكنه إيواء حتى أربعون مركبا، أما عمقه فكان يزيد عن 20 مترا في أغلب جهاته الأمر الذي سمح له باستقبال أكبر السفن التجارية والحربية[4].

---

[1]- خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. الجزائر: مطبعة الديوان، 2008، ص70.

[2]– إبن حوقل النصيبي، أبي القاسم. **صورة الأرض**. بيروت: دار مكتبة الحياة، 1979، ص74.

[3]– مارمول، كربخال. **وصف إفريقيا**. تر: محمد حجي وآخرون، الرباط: دار المعرفة، 1989، ص25.

[4]– بو مهلة، تواتي. **الجزائر الثغر الأبيض**. الجزائر: دار المعرفة، 2010، ص33.

أما عن أسباب بناء ميناء الجزائر فتنقسم إلى أسباب طبيعية وأخرى عسكرية وهي:

1- الأسباب الطبيعية:

- تعرض ميناء الجزائر إلى العواصف البحرية من الجهة الشمالية الغربية ، مثل العاصفة البحرية التي ضربت الميناء سنة 1529، حيث حطمت عدد من المراكب داخل المرسى.
نجد الناحية الشمالية الشرقية للميناء غير محمية طبيعيا، وبذلك كانت دائما عرضة للعواصف والرياح البحرية، التي كانت تشكل خطرا على المباني والمراكب الموجودة داخل الميناء.
- أما من الناحية الغربية، فقد كان مؤمنا طبيعيا فكانت تحمي ميناء الجزائر ثلاث جزر من الرياح الغربية التي كانت تهدده[1].

وبالإضافة إلى الأسباب الطبيعية التي أدت إلى بناء ميناء الجزائر، نجد هناك أسباب أخرى عسكرية أدت بالحكام إلى التفكير في بناء ميناء الجزائر وذلك بهدف جعله قاعدة عسكرية لحماية المدينة من الهجومات الأوروبية المباغتة.

2- الأسباب العسكرية:

إن سقوط غرناطة، آخر معقل من معاقل الأندلس في عام 1492، قد عجل بانطلاق الحملات الإسبانية نحو المدن الساحلية لشمال إفريقيا، فسرعان ما خضعت مليلة عام 1497. وتم احتلال المرسى الكبير عام 1505، ثم سقطت بعده وهران في شهر مايو 1509، ثم جاء دور بجاية في 6 يناير 1510[2].

---

[1]- خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص80.

[2]- المدني، أحمد توفيق. **حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وإسبانيا (1492 . 1792)**. ط3، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، (د،س)، ص77.

ولتلافي المصير الذي حل بالمدن الآنفة الذكر، وحفاظا على أرواح سكان مدينة الجزائر وممتلكاتهم قرر أعيانها إعلان ولائهم للإسبان، لذا توجه وفد من أعيان المدينة تحت قيادة سالم التومي الثعالبي إلى بجاية لمقابلة غازيها "بيدرونافارو". بغية التباحث معه بهدف التوصل إلى اتفاق بين الطرفين. وفي 31 من شهر يناير، وقع الطرفان اتفاقا لمدة عشر سنوات. وهكذا أصبحت الجزائر تحت التبعية الإسبانية(1510ـ1516)[1].

وفور إبرام الإتفاق سارع بيدرونافارو بإرسال أحد المهندسين العسكريين للإشراف على بناء القلعة والتي عرفت باسم "بينيون دي أرخل" والتيكانت تستطيع أن تأو ي حامية قدرها مائتي رجل تقريبا. وصارت بعد اكتمال بنائها تشكل تهديدا للمدينة وأهلها. أين ارتأى أعيان مدينة الجزائر للإستنجاد بالإخوة بربروس(عروج* وخير الدين) ضد الخطر الإسباني المسلط عليهم والمتمثل في حصن البنيون، فاستجابوا لهم وتوجهوا إلى مدينة الجزائر بنية الجهاد[2].

و هكذا أصبح طرد الإسبان من قلعة البنيون حتمية لازمة، ومن أجل ذلك قرر خير الدين السيطرة على الصخرة المحتلة ومما شجعه على ضربها في سنة 1529 أنها كانت تعاني من قلة التموينات ونقص المياه[3].

---

[1]- وليم، سبنسر. **<u>الجزائر في عهد رياس البحر</u>**. تع: عبد القادر زبادية، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر، 2010، ص112.

[2]- Haedo, Diego**<u>. Topographie générale d'Alger,</u>** Trad ; Berbrugger et Monnereau, R.A, S.D, p415.

***عروج برباروس: يسمى** أورتش بالتركية(1470. 1518)، كان قائدا عثمانيا ومجاهدا بحريا، ولد في جزيرة لسبوس في اليونان المعاصرة وتوفي في تلمسان بالجزائر، عرف عند الأوروبيين بلقب برباروس، أي ذو اللحية الحمراء. وأصل هذه التسمية هو أن عروج كان قد علا صيته في غرب البحر المتوسط لما كان ينقذ الآلاف من الأندلسيين وينقلهم إلى شمال إفريقيا، فصار هؤلاء يسمونه بابا عروج تقدير ا له، فحرف الإيطاليين ذلك اللقب إلى برباروسا. **ينظر:** دراج، محمد: **<u>الدخول العثماني إلى الجزائر ودور الإخوة بربروس(1512،1543)</u>**. تص: سعيدوني، ناصر الدين، ط2، الجزائر: شركة الأصالة، 2013، ص150.

[3]– بربروس، خير الدين. **<u>مذكرات خير الدين بربروس</u>**. تر: دراج، محمد. الجزائر: الأصالة للنشر، 2010، ص120.

قبل أن يباشر خير الدين* وجنوده في قصف القلعة(البنيون)* اقترح على قائدها الإسباني "دون مارتين" تسليمها والإنسحاب منها دون أن يصابوا بأذى، فرفض قائدها ما عرض عليه عند ذلك شرع خير الدين وجنوده في قصف القلعة يوم الجمعة 7 مايو 1529. وعلى مدى عشرين يوما ليلا ونهارا إلى أن تمكنوا من اقتحامها[1].

وبمجرد تحرير البنيون، فكر خير الدين في تأمين سفنه من هجمات الأساطيل المسيحية ومن العواصف التي كانت تسبب لهم الأضرار، وبما أنه يعلم أن أول هدف سيهاجمه الإسبان هو الميناء فإنه أعطى أوامره بتدمير منشآت القلعة وأسوارها المسننة، ولم يترك سوى الحصن المثمن الذي قد بناه الأندلسيون بحيث يستخدم كبطارية من جهة البحر، بالإضافة إلى معقل في الجهة الجنوبية يكون بمثابة برج مراقبة عند مدخل المرسى الذي أقامه[2].

***البنيون:(Pinon)**، كلمة إسبانية تعني إطار دائري مسنن، والراجح أن ذلك عائد إلى شكل الحصن المميز الذي بناه الإسبان وجعلوا منه قاعدة عسكرية على ميناء الجزائر للإحتماء بها من الهجومات الخارجية المهددة لهم. **ينظر**: خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**، المرجع السابق، ص30.

***خير الدين برباروس:** هو خضر بن يعقوب، ولقبه خير الدين باشا بينما عرف لدى الأوروبيين ببرباروسا والتي تعني، ذو اللحية الحمراء. **ينظر**: دراج، محمد. **الدخول العثماني إلى الجزائر ودور الإخوة بربروس**. المرجع السابق، ص151.

[1]– مجهول. **كتاب غزوات عروج وخير الدين**. تع: نور الدين عبد القادر، الجزائر: المطبعة الثعالبية والمكتبة الأدبية، 1934، ص90.

[2]– إلتر،عزيز سامح. **الأتراك العثمانيون في إفريقيا الشمالية**. تر:محمود علي عامر، بيروت: دار النهضة، 1989، ص75.

ولقد استوحى خير الدين مشروع ميناء الجزائر من ميناء شرشال الذي أقيم في الفترة الرومانية، لذلك فإنه أمر بربط جزيرة أسطفلة* بالبر عن طريق جسر من الصخور صار يحمل منذ ذلك التاريخ إسم "رصيف خير الدين"، وذلك تم عن طريق نقل الحجارة من موقعي ريسقونيا (تامنفوست*) وتيبازة. وقد دامت العملية أزيد من عامين. وكان الرصيف يبلغ 200 مترا طولا و25 عرضا وارتفاعه حوالي متر ونصف، وهذا ما شكل ميناءا محصنا محميا من الرياح الشمالية الغربية سعته نحو ثلاثة هكتارات[1].

أما فيما يخص توسيعات وترميمات ميناء مدينة الجزائر خلال القرن 16. نجد أن خير الدين كان اهتمامه بالغا بصناعة السفن الحربية بعد تأسيسه للميناء، إذ يعود إنشاء دار صناعة السفن إلى ما قبل عام 1535، وكانت تقع في عمق الميناء من الجهة الشرقية أين تم له تكوين حوضين كبيرين ينفتحان على البحر عبر بوابتان مقببتان في قاع السور، بحيث لم يكن لهذه الترسانة أي منفذ مباشر إلى المدينة[2].

كما أولى خلفاء خير الدين اهتماما كبيرا بميناء الجزائر باعتباره النقطة الأكثر عرضة للخطر الأجنبي والملجأ الآمن لسفنهم ونقطة الإتصال الرئيسية مع العالم الخارجي[3].

ومع بداية القرن 17، شهد ميناء الجزائر إصلاحات كبرى من طرف الباشوات بشكل دوري بعمليات جرف قاع الميناء لتخليصه من الرمال، وكل ما كان يقلص من العمق

---

* **أسطفلة:** جزيرة صخرية تقع بالقرب من ميناء الجزائر.

* **تامنفوست:** هو مرسى طبيعي يقع عند الطرف الشرقي من خليج الجزائر، ويبعد بحوالي 15 كيلومتر عن العاصمة. **ينظر:** خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص31.

[1]- Devoulx ,A **. Quelques tempêtes a Alger**.1871, P342.

[2]- Haedo , Diego de **. Histoire des rois d Alger** , Trad , H.D. de Grammont, 1880, p86.

[3]- Mustapha Ben Hamouche . **Dar Es sultan**. Alger, 2009, p143.

الضروري لرسو السفن، وكما تم إزالة صخرة منبسطة في شمال شرق المرسى حيث كانت تشكل دوما خطرا على المراكب[1].

و ابتداءا من ستينات القرن السابع عشر، وفي محاولة لتخفيف حدة الأمواج العاتية قام الأتراك العثمانيين بإقامة رصيف صغير على الصخور القريبة من الساحل بمقابل ميلي للرصيف الكبير[2].

إن هذه التوسيعات والتحسينات التي أدخلها العثمانيون على مرسى خير الدين قد طو ّ رته جاعلة منه ملجأ آمنا للسفن من الرياح البحرية من جهة، ومن تهديدات السفن الخارجية من جهة أخرى ودرعا حصينا ضد الهجمات البحرية.

جـ - ميناء عنابة:

لقد كان ميناء عنابة (بونة) في العهد العثماني محميا من الرياح الغربية وما يصاحبها من تيارات مائية، بمرتفعات إيدوغ الممتدة من السهل في الجنوب حتى رأس الحمراء في الشمال على مسافة 14 كم. فضلا على أن الميناء في حد ذاته كان يستند إلى أسوار المدينة وتنصب بالقرب منه قطع المدفعية المقامة في الجهة الشرقية للمدينة[3].

ويتكون ميناء بونة من ثلاثة مراسي أساسية تمتد شمال وجنوب بونة الحديثة ، وأقدم مرسى يوجد بخليج بونة هو مصب سيبوس، ويوجد المرسى الثاني شمال المدينة بجون الخروبة، وشمال هذا المرسى نجد مرسى إبن الألبيري المسمى حاليا شاطئ البرج الجنوي . و ذلك نسبة إلى الجنويين الذين كانوا يترددون عليه[4].

---

[1]- Abde rrahman, Khelifa **. Histoir d EL Djazair Bani Mazghana** , Ed: Dalimen, p84.

[2]- Berbrugger , A . **Algerie , Histoire pittoresque et monumentale**. T1, Paris, 1843, p 63.

[3]– بومهلة، تواتي. **عنابة بلاد العناب**. الجزائر: دار المعرفة، 2010، ص45.

[4]– دحماني، سعيد. **من هيبون . بونة إلى عنابة تاريخ تأسيس قطب حضري**. الجزائر: منشورات بونة، 2009، ص121.

_ المنشآت القاعدية للميناء

_ ميناء وهران: تعود تحصينات ميناء وهران إلى العهد الإسباني، حيث عمل الإسبان منذ الوهلة الأولى من احتلال المدينة سنة 1507على ترميم وا ٍنشاء نقاط دفاعية جلبت حجارتها من محاجر القديس "سانت آندري"، من بين أهم تلك التحصينات نذكر:

– **برج العيون:** أسسه الإسبان عام 1509 في الجنوب الشرقي للمدينة على الضفة الشرقية وعرف عندهم باسم "برج فرناندو"، ومنذ أن تأسس هذا الحصن وهو محل هجوم الأتراك حيث هاجمه حسن بن خير الدين عام 1563 فهدمه تماما، ولكن الإسبان جددوه ودعموه بحصون في جنوبه الغربي والشرقي ، وذلك نظرا لأهميته في الدفاع عن المدينة وميناها[1].

– **البرج الأحمر أو القصر الأحمر:** يعود تاريخ تأسيس هذا البرج إلى عام 1348 حيث وضع تجار مملكة البندقية نواته الأولى، وقيل أن مصممه هو مهندس مالطي، ويشتمل هذا البرج على حوالي عشرة حصون في الداخل وحصنين أماميين في الخارج، وقد اتخذه الإسبان مقرا لحكمهم عندما احتلوا المدينة وأحدثوا عليه بعض التغييرات وأطلقوا عليه إسم "القصر الجديد" ووضعوا به حوالي300 مدفعا نظرا لأهميته في الدفاع عن المدينة وميناها[2].

– **برج المونة أو البرج اليهودي :** أسسه الإسبان عام 1509 على الشاطئ الشمالي الغربي لميناء المدينة، ويقع هذا البرج على رأس بحري إلى جانب أحد أبواب المدينة الذي يسميه الإسبان"بباب البورته"، على الطريق الذي يؤدي إلى المدينةشرقا وا ٍلى المرسى الكبير غربا وقد وضع فيه الإسبان أربعة مدافع للدفاع عن المدينة وميناها[3] .

---

[1]– درياس، لخضر. **المدفعية الجزائرية في العهد العثماني**. الجزائر: دار الحضارة، 2007، ص168.

[2]– بوعزيز، يحيى. **مدينة وهران عبر التاريخ ويليه مدينة تلمسان ويليه المساجد العتيقة.** الجزائر: دار البصائر، 2009، ص87.

[3]– بوعزيز، يحيى. **مدينة وهران عبر التاريخ**،الجزائر: دار الغرب، 2002، ص158.

_ ميناء الجزائر

كما سبق وأن ذكرنا يعد ميناء الجزائر من أهم القواعد العسكرية والتجارية التي هي حديثة التكوين، لذلك فإننا نجده يحتوي على عدة منشآت دفاعية تقوم بحمايته من الهجومات الخارجية التي تهدده في الكثير من الأحيان.

– **المنشآت الدفاعية:** لم تشيد تحصينات الميناء في وقت واحد، إذ أن كل حاكم عثماني كان يحاول أن يضفي على المدينة وميناءها ومحيطها طابعا مميّزا ويضيف بصمته إلى الإنشاءات الدفاعية.

إن أهم التحصينات المشيدة في الميناء هي الأبراج والطبخانات (البطاريات) وعلى رأسها الحصن الذي يطلق عليه إسم برج الفنار، أما بقية التحصينات التي تغلق الجهة الشمالية والشرقية فهي برج السردين، برج القومان،وبرج رأس المول، وغيرها من الأبراج الأخرى[1].

– **الأبراج:**

– **برج الفنار(حصن البنيون):** بني هذا البرج في الأصل من طرف الأندلسيين ليكون بمثابة برج مراقبة ومنارة على قاعدة صخرية دائرية يبلغ طولها 96 مترا، كما يحيط به من جهة البر خندق عرضه 5 أمتار وبهذا يكون البرج في مأمن عند احتمال نزول أية حملة إلى البر[2]. **(ينظر الملحق رقم01).**

– **برج السردين*:** يعتبر برج السردين من أقدم تحصينات الميناء، يقع بين برج ما بينبر ج القومان. شيد في عهد الحاج علي آغا سنتي 1666–1667، وكان هذا البرج يتكون من طابقين يشتملان على حوالي 32 مدفعا منها 14 في الطابق الأرضي المحصن[3].

---

[1]- خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العهد الحديث**. المرجع السابق، ص170.

[2]– درياس، لخضر. **المدفعية الجزائرية في العهد العثماني**. المرجع السابق، ص85.

***برج السردين:** أخذ تسميته من وجود سمكتي سردين في النقش الذي يعلو بابه. ينظر: خلاصي، علي. ص22.

[3]- Khelassi , Ali **. Construction militaire ottomanes de la ville d Alger** . Alger, 1985, p 58.

– **برج القومان* (الحبال):** يقع بين برج السردين وبرج رأس المول. بناه عمر باشا سنتي 1814 _1815 ونظرا لأهميته فقد عين عليه باش طوبجي* يشرف على ثلاثين مدفعا موزعة على طابقين[1].

ب – الطبخانات:

– **طبخانة رأس عمار:** على الجزيرة الشمالية إلى الشمال الغربي من برج الفنار، توجد طبخانة رأس عمار التي كانت عبارة عن متراس طوله 42 مترا، مجهزة بثلاثة صفوف من مدافع الهاون، يبلغ عددها 18 هاونا. وتجدر الإشارة بأنه يجهل التاريخ المحدد لنصب هذه البطارية إلا أن أقدم رسم ظهرت عليه يعود إلى ثمانينات القرن السابع عشر[2].

– **طبخانة* بابا مرزوق:** بجنوب برج السردين وعند الزاوية التي يصنعها المول الكبير مع الجزيرة ، توجد قبة تضم في طابقها السفلي مدفعا ضخما يطلق عليه "**بابا مرزوق**"*، ويحمل العقد الذي وضع فيه مدفع بابا مرزوق بطارية لا تعرف بأي إسم، تربط بين برج السردين وبرج القومان، وكانت تضم سبع فتحات نارية[3].

***برج القومان:** أخذ تسميته من الكلمة التركية القومان والتي تعني" الحبال"، لأن الحبال المخصصة للمراكب كانت تحفظ بمخزن بداخله. **ينظر:** خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العهد الحديث**. المرجع السابق، ص33.

***باش طوبجي:** قائد فيلق بالمدفعية. **ينظر:** درياس، لخضر . **المدفعية الجزائرية في العهد العثماني**. المرجع السابق، ص144.

[1]- Haedo, Diego de . **Topographie et histoire générale d Alger** , Op.cit , p 37.

[2]-دراج، محمد. **الدخول العثماني إلى الجزائر ودور الإخوة بربروس(1512. 1543)**، المرجع السابق، ص273.

***طبخانة:** كلمة مشتقة من الكلمة العثمانية(طوبخانة)، ومعناها بطارية مدافع. **ينظر:** درياس، لخضر. المرجع نفسه، ص89.

***بابا مرزوق:** عرف هذا المدفع باسم القنصلية(La Consulaire)، لأنه قضى بقذائفه على القسيس الفرنسي لوفاشيه (Levacher) والقنصل بيول(Piolle)، خلال حملة دوكين على مدينة الجزائر سنة 1683. نقلته السلطات الفرنسية عام 1833 إلى مدينة بريست(Brest)، شمال شرق فرنسا، ليعرض كنصب تذكاري. **ينظر:** خلاصي، علي. المرجع نفسه، ص62.

[3]– Belkacem Babaci .**L Épopée de Baba Merzoug ,**Colorset, Alger, 2012, p149.

ج- الأبواب:

- **باب الديوانة (باب الجمرك):** يقع على بعد حوالي 40 مترا من دار الصناعة الصغرى. ولقد سمي باسم " باب الجمرك "نسبة إلى مبنى هناك خارجها تفتش بقربه البضائع التي كان التجار المسيحيون يوردونها إلى المدينة. أما السلع التي كان الأتراك والأندلسيون يستوردونها فقد كانت تنزل في الميناء[1].

- **باب البحر:** على بعد 25 مترا من باب الديوانة، كان يوجد باب آخر أكبر منه مفتوح في السور القديم للمدينة وهذا الباب يطلق عليه إسم باب البحر، كان به حارس يسهر على إبقائه موصدا بإحكام خلال الليل[2].

_ **ميناء بونة(عنابة):** مرت المنشآت المينائية بمرحلتين تاريخيتين، فالمرحلة الأولى هي تلك التي كانت فيها بونة لا تزال بموقع هيبون العتيقة، ففي هذه الحقبة كان الميناء يستعمل المجال الموجود بين الموقع القديم للمدينة ومصب وادي سيبوس. أما المرحلة الثانية فهي التي احتلت عندها المدينة موقعا جديدا على بعد ثلاثة كيلومتر شمال الموقع القديم[3].

أما فيما يخص المنشآت القاعدية للميناء فقد تمثلت في:

- **برج البلارج*** : شيد هذا البرج بالقرب من رأس الخليج الممتد بالقرب من مسجد أبي مروان. فعلى الربوة التي يزيد ارتفاعها عن 50 متر تم بناء ما يعرفبـ"برج البلار ج"، ويربط ما بين هذا البرج والمدينة سور في شكل جسر يبلغ عرضه بين 6 و7 أمتار، وزينت واجهته البحرية

---

[1]- خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص40.

[2]- بومهلة، تواتي. **الجزائر الثغر الأبيض**. المرجع السابق، ص46.

[3]- دحماني، سعيد. **من هيبون . بونة إلى عنابة تاريخ تأسيس قطب حضري**. المرجع السابق، ص152.

***برج البلارج:** البلارج هو طير اللقلق، وقد سمي البرج بهذا الإسم لارتفاعه أو لبناء هذا الطير عشه عليه. **ينظر:** خلاصي، علي. المرجع نفسه، ص157.

بفتحات للمدافع كان بإمكانه إحتواء 12 مدفعا، وهذا البرج بناه الجنويين سنة 1540، وبه عدد من المدافع لحماية المدينة والميناء[1].

– **طبخانة القلعة:** يلي برج البلارج طبخانة القلعة التي شيدها الحفصيون على الهضبة الواقعة بالجانب الشرقي للمدينة وأحاطوها بأسوار سميكة فأصبحت بذلك الجهاز الأساسي للدفاع عن المدينة، و بهذه القلعة استقرت الحامية التركية عام 1540. إلا أنها أزيلت من الوجود ولم يبقى منها إلا جزءا صغيرا من الجدار الذي كان يمتد قرب باب البحر[2].

– **باب المرسى أو باب البحر:**الواقع إلى الشر ق، وهو يؤدي إلى الميناء مباشرة، ولقد حولته السلطات الجزائرية بعد الإستقلال إلى مديرية للجمارك[3].

وبهذه التحصينات الدفاعية المتمثلة في الأبراج والطبخانات وكذا القصبة، أصبح ميناء عنابة يشكل أحد الموانئ المحصنة من الناحية الأمنية كقاعدة من القواعد العسكرية التي اتخذها الإحتلال الفرنسي في إسقاط مدينة قسنطينة والتمكن من احتلالها وا ٍخضاعها له.

---

[1]– خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص157.

[2]– جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في القديم والوسيط** ، ج1، ط2، الجزائر:منشورات بونة، 2008، ص294.

[3]– بومهلة، تواتي. **عنابة بلاد العناب**. المرجع السابق، ص72.

2: الدور الإقتصادي للموانئ الجزائرية في العهد العثماني

أ_ التجارة

لقد استقطبت إيالة* الجزائر في العهد العثماني حركة النشاط التجاري سواء على الصعيد الداخلي أو الخارجي، بالرغم من النزاعات التي كانت تعيشها في هذه الفترة، كحالة الحرب شبه المستمرة مع إسبانيا وبالأخص في القرن السادس عشر ومع فرنسا خلال القرن السابع عشر، بالإضافة إلى الأزمات الداخلية (الأوبئة والثورات) التي عرفتها الأيالة أثروا سلبا على حجم المبادلات التجارية[1].

وكانت التجارة في الجزائر، كما هو الشأن في جميع البلدان نوعان: داخلية و خارجية.

تتم الداخلية في الأسواق المحلية أو الجهوية، أما التجارة الخارجية، فتتم مع أوربا عن طريق الموانئ، ومع إفريقيا عن طريق القوافل[2].

وفيما يلي سنحاول التعرض إلى مقومات النشاط التجاري لميناء الجزائر، وروابطه مع المناطق الأخرى للبلاد، ثم سنقوم بإعطاء فكرة عن أهمية التجارة الخارجية، والدور الذي لعبته في إقتصاد المدينة.

* **التجارة الداخلية:** لقد هيمنت مدينة الجزائر دوما على العلاقات التجارية الداخلية مع باقي مدن الإيالة. وكان ذلك عائد لدورها السياسي نظرا إلى أنها مقر السلطة الحاكمة.

---

* **الإيالة:** ولاية تابعة للدولة العثمانية، وتعد من أكبر الوحدات الإدارية والعسكرية في الدولة العثمانية، ويتولى حكمها حاكم برتبة بكلربكي، أي أمير الأمراء. **ينظر:** عمورة، عمار. **الجزائر بوابة التاريخ**. المرجع السابق، ص147.

[1]– نور الدين، عبد القادر. **مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل 1830** . الجزائر: المطبعة العربية، 1972، ص45.

[2]– الجيلالي، عبد الرحمان. **تاريخ المدن الثلاث الجزائر، المدية، مليانة**، ط2، الجزائر: وزارة الثقافة، الجزائر،2005، ص98.

وهكذا كانت تصب في أسواقها مختلف البضائع والمنتجات المحلية سواء من المناطق القريبة (دار السلطان) أومن البايلكات الثلاث[1].

أما عن العلاقات التجارية بين الجزائر والمناطق الأخرى للإيالة فهي قائمة عبر شبكة من الطرقات يمكن تصنيفها إلى :

- **الطرق البرية:** الطرق الرئيسية منها عرفت أيضا بالطرق السلطانية، كانت تربط بين الجزائر وعواصم البايلك: قسنطينة، المدية، مازونة، بالإضافة إلى طرق ثانوية كانت تربط بين الجزائر وأهم مدن وقرى دار السلطان[2].

ـ **الطرق البحرية:** كان يتم نقل السلع – ولكن بدرجة أقل – عن طريق الملاحة الساحلية بين المدن المطلة على البحر، وكانت وسائل النقل الأكثر استعمالا من طرف التجار هي قوارب أو مراكب صغيرة تحمل مختلف المؤن والمنتجات إلى الجزائر (خضر، فواكه...)[3].

* **التجارة الخارجية:** يكاد يتفق معظم الباحثين الذين قاموا بدراسة التجارة الخارجية للجزائر بين نهاية القرن السابع عشر، على أن تجارة الرقيق الأوربيين والغنائم البحرية مثلت القسم الرئيسي في العلاقات التجارية للمدينة مع الخارج[4].

---

[1]– طوبال، نجوى. **طائفة اليهود بمجتمع مدينة الجزائر من خلال سجلات المحاكم الشرعية**. الجزائر: دار الشروق، 2008، ص 244.

[2]– بونار، رابح. **مدينة الجزائر : تاريخها وحياتها الثقافية.** مجلة الأصالة، ع08، وزارة الشؤون الدينية، ماي، جوان، 1972، ص53.

[3]– بوشاقور، أحمد. **تاريخ الجزائر من العهد القديم إلى 1945**. الجزائر: موفم للنشر، 2009، ص35.

[4]– حنيفي، هلايلي. **العلاقات الجزائرية الأوروبية ونهاية الإيالة (1815 ـ 1830)**. الجزائر: دار الهدى، 2007، ص 44.

كما كانت الإيالة تصدر إلى أوربا وبشكل شبه حصري مواد غذائية وحيوانية(الحبوب الشمع، الصوف) وتستورد منها الأقمشة الفاخرة وبعض المنتجات الصناعية، بالإضافة إلى كميات ضئيلة من المواد الغذائية والمواد الأولية، مثل (الحديد والرصاص)[1].

وكانت المبادلات التجارية بين إيالة الجزائر والأسواق الأوروبية تتم عن طريق الطرق البحرية التي كانت تربط الجزائر بموانئ ليفورنة وجنوة ومارسيليا وتطوان وأزمير، حيث كان موانئ الجزائر يستقبل جل البضائع المستوردة عن طريق البحر، ويعاد توزيع جزء منها على الأسواق المحلية[2].

وتكاد العلاقات التجارية بين الجزائر وفرنسا تنحصر أساسا بين موانئ الجنوب الفرنسي وموانئ بايلك الشرق حيث تمكزت المؤسسات التجارية الفرنسية، مثل شركة لانش*[3].

ومن بين موانئ بايلك الشرق نجد ميناء بونة الذي كان سوقا للدويلات المجاورة وأحدث مصادر التموين لها نظرا لما تتوفر عليه الناحية من ثروات[4]. حيث تصدر من ميناء بونة المنتوجات الفلاحية والغابية (الخمور والحبوب والمطحونات) بالإضافة إلى المنتوجات المعدنية (الحديد والفوسفاط) نحو المدن الأوربية مثل ليفورنة ومارسيليا وجنوة، أما الواردات التي تحتل مكانة كبيرة فهي الفحم الحجري والمحروقات ومواد البناء والمعادن المصنوعة، من مختلف

---

[1]– ركيبي، عبد الله. **الجزائر في عيون الرحالة الإنجليز**.ج1، الجزائر: دار الحكمة، 2010، ص130.

[2]– (د،م). **التراث الجزائري المخطوط في الداخل والخارج**. تح: مختار حساني، ج2، الجزائر: منشورات الحضارة، 2009، ص 40.

[3]– بوعزيز، يحيى. **عنابة عبر التاريخ**. مجلة الأصالة، ع34، 35، جوان، جويلية، 1976، ص27.

***شركة لانش:** كانت أول شركة تحصلت على الإحتكار (صيد المرجان، القمح، الشعير) في إقليم الشرق الجزائري. وكان أول موضع اتخذته الشركة على بعد بضعة أميال شرق عنابة، وعرفت البناية " بالمتجر"، ونظرا لقرب مرسى الخراز من المتجر اتخذته الشركة كملجئ لسفنها، وأطلق عليه منذ ذلك التاريخ تسمية القالة. فهذه المنشآت وما حواليها عرفت بحصن فرنسا أو بالمؤسسات الفرنسية فيما بعد. **ينظر:** غطاس، عائشة. **العلاقات الجزائرية الفرنسية خلال القرن 17**. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 1986، ص162.

[4]– المرجع نفسه، ص115.

الدول الأوربية وتونس وجربة، ويقوم بعمليات الإستيراد هذه جماعة من اليهود الليفورنيين والجزائريين الذين لهم ممثلون ومؤسسات في أهم موانئ البحر المتوسط يتمتعون بحماية الداي والبايات[1].

ولقد انحصرت المبادلات التجارية بين الجزائر وأوربا طيلة العهد العثماني مع موانئ الشرق الجزائري وهو وضع يمكن تفسيره بما يلي:

. أهمية المرجان بالساحل الشرقي.

. وفرة الإنتاج الفلاحي والرعوي.

. تمركز المؤسسات الفرنسية بالمنطقة[2].

ولم تخف أهمية ميناء عنابة وملاءمته للملاحة على الكثير من التجار الأوربيين وخاصة الإيطاليين والفرنسيين منهم، فقد فضل العديد منهم الاستقرار بالقرب منه لممارسة النشاط التجاري المربح، وقد تدعم هذا الاستقرار بفعل تأسيس غرفة تجارية فرنسية مهمتها الأولى رعاية مصالح التجار المرسيليين وغيرهم من الأوربيين بجهات الشرق الجزائري[3].

وبالنسبة لميناء وهران فعندما استرجعت المدينة من الإسبانيين بعد صراع دام حوالي ثلاثة قرون، كان لمينائها تأثير كبير على الميادين الإقتصادية حيث كانت تصدر منه كل ما تجود به الناحية الغربية من خيرات وبضائع مختلفة إلى موانئ أوربا[4].

---

[1]– عميراوي، احميدة. **علاقات بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الإحتلال الفرنسي**. الجزائر: دار الهدى، 2005، ص15.

[2]– بن قسام، أحمد البوني. **التعريف ببونة بلد سيدي أبي مروان الشريف**. تق: دحماني سعيد، الجزائر: منشورات بونة، 2007، ص48.

[3]– سعيدوني، ناصر الدين. **ورقات جزائرية**، ط 2، الجزائر: دار البصائر، 2009، ص456.

[4]– حساني، مختار. **الحواضر والأمصار الإسلامية الجزائرية**.ج3، المرجع السابق، ص140.

ومنذ أواخر القرن الثامن عشر أصبحت دار بكري وبوشناق تسيطر على التجارة الخارجية الجزائرية ولا سيما في مينائي وهران والجزائر، فكانت هذه الدار تتمتع بثقة الحكام العثمانيين وتشرف على ثلثي التجارة الخارجية[1]، وكان هؤلاء اليهود يتبعون نظاما محكما في الدفع عن طريق التعويض، وتذكر المصادر الفرنسية أن دار بكري وبوشناق قد صدرت سنة 1793 أكثر من مائة باخرة قمح من ميناء وهران إلى فرنسا[2].

ب_ الجهاد البحري

ارتبطت إيالة الجزائر منذ البداية ارتباطا وثيقا بالجهاد البحري وخاصة بعد أن بلغت القرصنة أوجها في نهاية القرن السادس عشر وبداية القرن السابع عشر[3].

ولقد شكلت عائدات الجهاد البحري أبرز النشاطات الاقتصادية للإيالة خلال القرنين السادس والسابع عشر، وذلك حينما كان الجزائريون يحصدون باستمرار موسم سفن وأسرى من معاركهم الحربية[4].

وبالنسبة للبضائع فعند وصول الغنائم إلى ميناء الجزائر توضع في المخازن قرب باب الجزيرة، وكان قسم منها يصرف في أسواق المدينة، في حين كان قسم معتبر يتجه نحو أوربا بواسطة عدد من التجار اليهود والأوربيين، الذين احتكروا تجارة الغنائم الموجهة للتصدير[5].

[1]- الزبيري، محمد العربي. **تأسيس شركة بكري وبوجناح ودورهما في عهد الدايين حسن ومصطفى باشا**. مجلة الأصالة، ع24، وزارة الشؤون الدينية، مارس، أفريل، 1975، ص27.

[2]– هلايلي، حنيفي. **أوراق في تاريخ الجزائر في العهد العثماني**. الجزائر: دار الهدى، 2008، ص62.

[3]–أرزقي، شويتام. **دراسات ووثائق في تاريخ الجزائر العسكري والسياسي في العهد العثماني(1519_ 1830)**. (د،ب): دار الكتاب العربي، 2010، ص56.

[4]– مروش، المنور: **دراسات عن الجزائر في العهد العثماني(القرصنة، الأساطير، الواقع)**. ج2، الجزائر: دار القصبة، 2008، ص220.

[5]– وولف، جون بول. **الجزائر وأوربا**. تر: أبو القاسم، سعد الله. الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، (د.س)، ص100.

أما عن الأسرى بمختلف جنسياتهم الفرنسيين، الإنجليز والأسبان فكانوا يودعون في سجن الباشا في انتظار بيعهم بالمزاد العلني في سوق النخاسة المعروف "بالبادستان"، وقد كان تجار متخصصون يقومون بشرائهم ويجنون أرباحا مضاعفة في المتاجرة بهم، وبهذا الصدد يذكر الشريف الزهار :" ... وكانت الغنائم تباع بباب البادستان، فيقع للتجار ربح قوي، وكان السماسرة ينادون على الأسرى، وقيمة كل أسير مائتا دورو ..."[1]

وهكذا شكل الأسرى الأوربيين السلعة الأكثر رواجا في الجزائر، ولقد كانت مدينة الجزائر، في القرن السابع عشر ميلادي، تعج بأعداد هائلة منهم بلغت حوالي عشرات الآلاف، حسب بعض التقديرات الواردة في المصادر المسيحية[2].

كان للأسطول الجزائري شهرة عالمية في ميدان محاربة القراصنة، حيث بلغ عدد وحداته على عهد الأتراك إلى 212 سفينة، وكان يتراوح عدد البحارة بكل مركب ما بين الثلاثين والأربعين والمائة والعشرين رجلا، وكان لطائفة من هؤلاء البحارة شهرة عالمية في تدبير حركة الأسطول وتعرف هذه الطائفة بلقب "الرياس"، والتي كان آخر مشاهيرها هو القبطان "الرايس حميدو" الذي لعب دورا رئيسيا في محاربة القراصنة[3]. ففي سنة 1802 قبض على سفينة برتغالية حربية ذات أربعة وأربعين بندقية دون خسارة رجل واحد، ولقد اكتسحت تلك المدمرة البحر الأبيض المتوسط تحت زعامته[4].

---

[1] – الزهار، أحمد الشريف. **مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار نقيب أشراف الجزائر 1754 – 1830**. تح: أحمد توفيق المدني، ط2، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر، 1980، ص54.

[2] – جيمس، ويلسن ستيفن. **الأسرى الأمريكان في الجزائر 1785 ـ1797**. تر: علي تابليت، (د،ب)، الكرامة للنشر، (د،س)، ص45.

[3] – هلايلي، حنيفي. **بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني**. الجزائر: دار الهدى، 2007، ص44.

[4] – بن عثمان، حمدان خوجة. **المرآة**، تع و تح: محمد العربي الزبيري،(د،ب)، منشورات،ANEP، ص81.

ولقد أغنت عائدات الجهاد البحري خزائن الحكومة، وكما أغنت الأفراد الذين كانوا يشاركون في تجهيز السفن وأصحاب السفن[1].

إلا أننا نجد عائدات الجهاد البحري قد تضاءلت وأصبح دورها في حياة الجزائر الإقتصادية والإجتماعية ثانويا، وحلت محلها التجارة الخارجية، إذ أصبحت معاهدات السلم والتجارة وتصدير الحبوب من أهم الموارد المالية الخارجية لدولة الجزائر[2].

ومنه نستنتج بأن وضعية الموانئ الجزائرية خلال العهد التركي كانت في حالة لا بأس بها، ويعود ذلك إلى اهتمام الحكام بها كونها كانت تشكل أهم القواعد العسكرية التي كانوا يعتمدون عليها في صد التحرشات الإسبانية، وكذا محاربة القراصنة الأوروبيين، بالإضافة إلى دورها الإقتصادي المتمثل في تنشيط حركة التجارة الخارجية ولاسيما مع دول أوربا التي كانت تربطها معها علاقات تجارية وطيدة في تلك الفترة.

---

[1]– غطاس، عائشة. **الحرف والحرفيون بمدينة الجزائر 1700 . 1830**. أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في التاريخ الحديث، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 2000- 2001. ص120.

[2]– أبو العيد، دودو. **الجزائر في مؤلفات الرحالين الألمان**. الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، 1989، ص35.

الفصل الأول: المشاريع الإنشائية والترميمية والدور الاقتصادي للموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي

1-1: المشاريع الإنشائية والترميمية للموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي

1-1-1: المشاريع التي مست ميناء وهران

1-1-2: أهم المشاريع التي شملت ميناء الجزائر

1-1-3: المشاريع التوسيعية والترميمية في ميناء عنابة

1-1-4: إنشاء ميناء سطورة بدل روسيكادا

1-2: الدور التجاري في الإقتصاد الكولونيالي لموانئ الجزائر في العهد الفرنسي

1-2-1: ميناء وهران

أ: أثر المواد الأولية في تنشيط تجارة المواد الصناعية في ميناء وهران

ب: أثر التجارة الزراعية في تنشيط ميناء وهران

ج: واردات ميناء وهران ودورها في سوق المستعمرة

1-2-2: ميناء الجزائر

أ: أثر الزراعة الإقليمية في تنشيط التجارة على ميناء الجزائر

ب: واردات ميناء الجزائر وأثرها على سوق المستعمرة

1-2-3: ميناء عنابة

أ: أثر الصناعة التحويلية والمواد الأولية في تنشيط التجارة بميناء عنابة

ب: واردات ميناء عنابة وأثرها على سوق المستعمرة

1-2-4: ميناء سطورة

أ: أثر المواد الزراعية الصحراوية في تنشيط تجارة ميناء سطورة

ب: أثر المواد الزراعية التلية في تنشيط تجارة ميناء سطورة

ج: واردات ميناء سطورة وأثرها على سوق المستعمرة

1_1: المشاريع الإنشائية والترميمية للموانئ الجزائرية في العهد الفرنسي.

فور دخول الإحتلال الفرنسي للجزائر واستحواذه عليها، أولى اهتماما كبيرا بالمدن الساحلية وذلك لما تتوفر عليه من خيرات وثروات طبيعية. فعملوا منذ الوهلة الأولى على العناية بأهم الموانئ كميناء وهران، الجزائر، سكيكدة وعنابة، حيث نجدهم قد عملوا على إعادة تهيئتها من خلال مختلف المشاريع الإنشائية والترميمية التي قام بها المهندسون الفرنسيون. وكان اهتمامهم بها كأداة سيطرة وتوغل وليس كإنجاز حضري مدني. كما عملت فرنسا على توجيه التجارة الخارجية الجزائرية نحوها (المتروبول) وذلك بهدف إدماج الإقتصاد الجزائري في الإقتصاد الفرنسي.

1_1_1: ميناء وهران: يقع ميناء وهران في خليج وهران على بعد 16 كلم، بحيث يمتد هذا الميناء على مساحة قدرها 24 هكتارا، ويصل عمقه إلى سبعة أمتار. يحده من جهة الشرق رأس الإبرة، ومن جهة الغرب كيب فالكون، ومن الجنوب سهول ومناطق منخفضة، بالإضافة إلى سلسلة جبلية[1]. **(ينظر الملحق رقم02).**

ولهذا المرسى أربعة أحواض تمتد مجملة على مساحة 95 هكتارا، ويحميه سد يمتد في البحر موازيا للأرض طوله حوالي 3221 متر ويتراوح عمقه بين خمسة أمتار واثني عشر مترا. أما مسطحاته المعدة لوضع البضائع فهي تمتد على طول 3100 متر، ويرتبط الميناء بالمدينة بواسطة رصيف صخري شيدت عليه مخازن واسعة وهيأت بجهته الغربية دار لصيانة السفن[2].

ولقد كان ميناء وهران في العهد الفرنسي يحتوي على رصيفين، والرصيف الأول متجه من الشمال إلى الجنوب، أما الرصيف الآخر فيقطع الرصيف الأول بشكل متعاضد (من الشرق إلى الغرب).

[1] - Paul, Laurent. **Les ports maritimes Algériens**, Paris, 1948. p39.

[2] – خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص70.

والرصيف الأول لميناء وهران كان محاطا بالمخازن المقببة، والتي كانت محمية بحاجز الميناء الذي يبلغ طوله 42 متر، ويحيط بهذا الحاجز من الجهة الجنوبية " حصن لامون". بالإضافة إلى وجود حوض صغير محفور في الصخر في أسفل الجرف، والذي استغل إلى يومنا هذا كمحجرة[1].

وتجدر الإشارة، إلى أن ميناء وهران قد أدخلت عليه بعض الترميمات في البداية وذلك بإضافة رصيف يبلغ طوله 120 متر، ورصيف آخر لكنه من الخشب[2].

وفي عام 1843 ظهر مشروع يرمي بإنشاء حوض للميناء لكي ترسو به السفن التي تحمل البضائع لميناء وهران. وهذا المشروع تمت الموافقة عليه في 17 جويلية 1848، وكان يشمل حوض بمساحة 4 هكتار ونصف وكان محميا بحاجزين، حاجز من الشمال الإسباني بطول 350 متر، والحاجز الثاني من الجهة الشرقية بينه وبين الحاجز الشمالي ممر بطول 100 متر. وكان هذا الحوض محاطا كليا بالأرصفة[3].

وفي سنة 1857 وقبل الإنتهاء من الأشغال في المشروع تم الإقرار بأن هذا الحوض سيكون غير كاف لرسو السفن، فصدر مرسوم في 28 جويلية 1860 الذي ينص على إنشاء حوض للسفن بحجم أوسع[4].

ولقد تم ترميم الميناء وفقا للمرسوم المؤرخ في 28 جويلية 1860، فأصبح ميناء وهران مكون من حاجزين:

---

[1] - Gouverneur générale de l'Algérie**. Notice sur les routes et chemins, les ports et l'éclairage des cotes de l'Algérie.** Alger, 1906 .p31.

[2] - Ibid, p 32.

[3] - Paul, Laurent. Op.sit, p40.

[4] - Ibid, p41.

_ الحاجز الأول كان مواز للشاطئ، متجها من الغرب إلى الشرق ومجاورا لحصن لامون بطول 1.033 متر.

_ الحاجز الثاني، والمسمى بحاجز القديسة "سانتا تيريزا"، فكان طوله يبلغ 297 متر بشكل متعاضد مع الرصيف الأول.

كما تم إضافة رصيف جديد مجاور لرصيف "القديسة تيريزا"، والذي تم إنشاؤه في سنة 1903، وكان مخصصا للسفن الكبرى وذلك بفضل عمقه الذي يتراوح ما بين 08 إلى 09 أمتار[1].

بالإضافة إلى وجود مخازن عامة على حدالر صيفين تبلغ مساحتها مربع، كانت تدار من طرف غرفة التجارة، وكان بجانب هذين الرصيفين سكك حديدية خاصة تعمل على توصيل السلع والبضائع لميناء وهران قصد تصديرها للدول المجاورة وخاصة الأوروبية منها. **(ينظر الملحق رقم03).**

وقد بلغت تكلفة هذا المشروع حوالي 800.000 فرنك فرنسي[2].

1_1_2: ميناء الجزائر: مرسى الجزائر هو مرسى جسيم يغمر مساحة 03 هكتارا يحول بينه وبين أمواج البحر سدان منيعان يترامى الشمالي منهما في البحر بمسافة 870 متر ويندفع الجنوبي إلى أن يبلغ 1350 مترا. و يوجد من ورائه مرسى ثانوي للبضائع يدعى مرسى الآغا، والقسم الغربي من مرسى الجزائر هو نفس المرسى التركي العتيق الذي شيده بربروس خير الدين تحت إشرافه ومراقبته، والذي أمر بسد ما بين الجزيرات الصغيرة حتى كون حوضا يشرف عليه " برج الفنار" وحوله المخازن والثكنات ودار إمارة البحر التي بقيت إلى يومنا هذا دار إمارة البحر الفرنسية[3].

---

[1] - Gouverneur générale de l'Algérie. Op.cit, p32.

[2] - Ibid, p33.

[3]– خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص78.

وفور قدوم الفرنسيين واستحواذهم على مدينة الجزائر وميناءها تم وضع الإدارة الفرنسية على المخططات التركية لبناء وتحصين ميناء الجزائر، وا ثر تحقيقهم لهذا الإنجاز الأولي تم استدعاء السيد "نويل" "M. Noël"، الذي كان يشغل منصب مهندس في مصلحة الجسور والطرقات التابعة إلى قطاع الأشغال العمومية بمدينة "طولون" الفرنسية ليقحم في مصلحة الجسور والطرقات التي تم إنشاؤها في مستعمرة الجزائر تحت إشراف السيد "بريس"Prus"[1].

وفي سنة 1833 تم استبدال رئيس مصلحة الجسور والطرقات "Prus" بالسيد "بوارال" " Poirel " كمهندس رئيسي للمصلحة، هذا الأخير الذي قام بتدعيم ميناء الجزائر بأعمال هندسية فنية ضخمة وذلك بسبب تعرض الميناء إلى العديد من التهديدات والكوارث الطبيعية الآتية من البحر بسبب الرياح والتيارات البحرية، حيث خطط المهندس "بوارال" لبناء خرسانات إسمنتية يتم بواسطتها بناء حواجز في البحر أين يتسنى له مواجهة التيارات والرياح البحرية التي كثيرا ما ظلت تهدد أمن الميناء، وبالإضافة إلى هذا التأمين الطبيعي فقد فكر "بوارال" في إنشاء قاعدة عسكرية داخل الميناء تكون أكثر أمنا له من الهجومات العسكرية[2].

إلا أن هذا المشروع واجه عدة مشاكل لكي يترجم كأشغال على أرض الواقع تمثلت في تردد المهندسون في تنفيذ الأعمال، وظل هو حال ميناء الجزائر إلى غاية ظهور المشروع الذي طرح على المجلس الوزاري في 26 أوت 1848، والذي كان يدرس امتدادات ميناء الجزائر وهذا بإنشاء حوض جنوبي قصد التوسيع والتحصين[3].

فإذا كانت الامتدادات والإضافات الشمالية تحمي حوض الميناء بطول قدره 700 مترا وهذا انطلاقا من تخوم الجزر الشرقية لميناء الجزائر وصولا إلى رصيف الميناء الذي يكون

[1]- Paul, Laurent. Op.cit, p15.
[2] - Ibid, p15.
[3] - Ibid. p15.

مرتبطا بجسر عبور يؤدي إلى مدينة الجزائر، فإن المقترحات من الإضافات للضفة الجنوبية قد شملت ربط الناحية الشرقية بالرصيف عن طريق معبر بحري[1].

وا ٍثر قرار 4 سبتمبر 1857 الصادر عن وزير الحربية فقد تبنى قبول المشروع، إلا أنه تم التخلي عن القاعدة العسكرية ليتحول ميناء الجزائر إلى مصدر للتموين الغذائي والتجاري أي: أنه ينتقل من الصفة العسكرية إلى الصفة المدنية وهذا إثر قرار وزير الحربية والمستعمرات للسلطة الفرنسية الذي جاء مجسدا في القرارين 9 ماي 1859 و31 ماي 1860[2].

وحسب صاحب الكتاب "P. Laurent"، فإن الميناء القديم مشكل من حوض ذو 80 هكتارا مساحة دون حساب الحوض القديم الذي أنشأه الأتراك. ولإضفاء الصبغة التجارية على ميناء الجزائر تم تدعيمه سنة 1870 بمحطة للمسافرين وخزان للسلع الثقيلة على أن يزود بأربع رافعات لهذه السلع، وأن يربط رصيف الميناء بمعبر يصله بشارع الإمبراطورة شريطة أن يمر المعبر على الأراضي المنخفضة وهذا قصد تسهيل عملية نقل السلع الثقيلة إلى السفن[3].

ولقد عمل مهندسوا الموانئ في مدة 27 سنة على محاولة استكمال كل المخططات التي تعلقت بأشغال التوسيع وتحديث ميناء الجزائر والتي شملت إضافة وربط الناحية الشمالية بمركز نواة الميناء وهذا على امتداد بحري قدر ب200 متر، وينطلق من منطقة "مزور" نحو الشمال كما عملوا على تحصين وتدعيم هذا الامتداد عن طريق خلق رصيف جديد وأراضي محاذية له وهذا بعد تعبأتها وتهيأتها، والتي تتصف بأنها ضيقة بحيث تشكل معبر نحو الجهة الشرقية. بالإضافة إلى خلق ثلاث مصالح للترميم والصيانة تكون في نهايات الرصيف الجنوبي مساهمة

---

[1] - Paul, Laurent, Op.cit, 16.
[2] - Gouverneur générale. Op.sit, p43.
[3] -Paul, Laurent. Ibid, p16.

بذلك في توضيح الشكل العام لأحواض الميناء ومساهمة في ربط وفتح الضفة الجنوبية بنواة الميناء[1].

على أن تدعم هذه الامتدادات الإضافية بتجهيزات آلية تضمن نقل السلع الثقيلة ومخازن كبرى لتخزين السلع، وقدر المهندسون مساحتها ب3,600 متر مربع، وقد تحولت مؤسسة الغرفة التجارية لمدينة الجزائر من بين أهم الشركات صاحبة الإمتيازات الكبرى المتعلقة بتجهيز وتدعيم الميناء بالوسائل والمعدات وهذا من خلال المرسوم المؤرخ بـ 05 جوان 1894[2].

وتجدر الإشارة إلى أن الخيرات التي كانت تتمتع بها هضبة متيجة المقابلة لميناء الجزائر، بالإضافة إلى التسهيلات القانونية التي جاء بها قانون 1867 للجمارك كل هذا شكل ضغطا على ميناء الجزائر، ومما زاد الطين بلة فتح قناة السويس سنة 1869 الذي أعطى دفعا للحركة التجارية لحوضي البحر المتوسط والبحر الأحمر، كل هذه الظروف الداخلية والخارجية جعلت من ميناء الجزائر عاجزا عن تلبية حاجيات النقل البحري، الأمر الذي فرض على الإدارة الفرنسية التفكير في توسيعات أخرى[3].

جاء قانون 25 جوان 1897 الذي منح الغرفة التجارية لمدينة الجزائر مساحات ساحلية واسعة من أجل خلق أحواض مائية كامتداد للناحية الجنوبية، وهذا عن طريق تعبئة وتهيئة هذه الأراضي حتى تكون كرصيف أولي لهذه الأحواض، ومن أجل القيام بهذه العملية فلقد لجأت الغرفة التجارية لمدينة الجزائر على اعتماد نظام ضريبي خاص يسمح لها بتغطية تكاليف هذه الأشغال[4].

---

1 - Paul, Laurent. Op.cit, p16.

2 - Ibid, p16.

3 - Mac Carthy, Oscar**. Dictionnaire géographique, économique et politique de l'Algérie,** Paris, 1858, p195.

4 -Paul, Laurent. Ibid, p17.

وفي نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين، وتحديدا في الفترة المحصورة بين 1897. 1914 عرفت الأشغال التوسيعية لميناء الجزائر نهايتها وهذا عن طريق إنشاء حاجزين يعملان على تكسير الأمواج التي ظلت تهدد ميناء الجزائر، وهذا بواسطة مشروع الأميرال موشي (Amiral- Mouchez)، الذي تضمن إنشاء حاجز بحري يبلغ طوله 800 متر، يمتد من الشمال الغربي لميناء الأغا إلى غاية الجنوب الشرقي له[1].

وبالإضافة إلى هذا فقد دعم أيضا ميناء الجزائر بمشروع مينوري(Minerais)، والذي ضمنه بناء حاجز بحري على امتداد 600 متر، وعرض قدره 140 متر. حيث تم ربط الجهة الجنوبية للميناء بجزيرة "الجفنة"، وبذلك تكون خلفية ميناء الجزائر قد دعمت بأشغال كبرى عملت على حمايتها من الأمواج وتوسيع أحواض الميناء[2].

وبفضل هذه الأشغال عرف ميناء الجزائر خاصة في الفترة ما بين 1914. 1918 زيادة في نسبة العبور التجاري وتدفق السفن عليه، وزيادة في حجم الأطنان من السلع التي كانت تمر على الميناء[3]. **(ينظر الملحق رقم04).**

1_1_3: ميناء عنابة: يعد ميناء عنابة أهم ميناء في شمال إفريقيا منذ العهد الفينيقي والروماني والوندالي والبيزنطي والإسلامي والعثماني حتى الإحتلال الفرنسي[4].

ولقد نال ميناء بونة اهتمام الكثير من المهندسين الفرنسيين، وذلك من خلال مجموعة المشاريع الإنشائية والترميمية التي طبقت عليه ، والتي تمثلت في:

_مشروع جيروم برطانيا: يعد " جيروم برطانيا " في عهد الإحتلال الفرنسي هو مخطط توسيع ميناء بونة الذي كان مبنيا منذ سنة 1851، والذي كان طوله يبلغ حوالي 3 كم، إلا أن

---

[1] - Paul, Laurent, Op.cit p18.
[2] - Gouverneur générale. Op.cit, p44.
[3] - Mac Carthy, Oscar. Op.cit, p195.
[4]– دحماني، سعيد. من هيبون . بونة تاريخ تأسيس قطب حضري. المرجع السابق، ص121.

جيروم عمل على توسيعه، وتم له هذا بعد دفاع مستميت في قاعات المجالس الجزائرية، بعدما لقي معارضة من طرف النواب في توسعته التي بلغت قيمتها في الأول 9 ملايين فرنك[1].

_ **مشروع دانتان و فاكارو:** ساند هذا المشروع كل من المقاولين " دانتان وفاكارو " إلا أنهما لم يتسلماه إلا في 19 فيفري 1885 بعد قبولهما التخفيض بنسبة 7 بالمائة من القيمة المقدمة التي صارت تساوي 8534023 فرنك[2].

وطبق هذا المشروع نهائيا بعد أن بدأت أعمال المهندسين سنة 1885، وتمثلت هذه الإنجازات في:

_ إقامة مدخل و أرضية للميناء ، بالإضافة إلى سطح ذو مساحة 70 هكتار.

_ تكوين مرسيين: المرسى الأول، يدعى "مرسى بابيول" والذي يبلغ طوله حوالي 700 متر متبوع بدائرة قطرها 270 متر.

المرسى الثاني، يقع في الجنوب ويمتد من الشرق إلى الغرب على حدود مرسى بابيول[3].

_ إقامة واجهة للميناء يبلغ عمقها حوالي 7.50 متر، وعرضها 56 متر، محاطة بجدار عمقه 6 أمتار. وكانت محدودة من الجنوب إلى الشرق عن طريق جدار يبلغ طوله 900 متر. بالإضافة إلى وجود أرضية إسمنتية بها قضبان حديدية من حولها[4]. **(ينظر الملحق رقم05).**

وفي النهاية تكلف المشروع بـ: 20 مليون فرنك سنة 1894، بعد عمل مكث فيه من سنة 1885 إلى 1894 ونتج عن ذلك إفلاس المقاولين من هذا المشروع في 7 جويلية 1894 لأن الغلق تم بقرار وزاري في 18 نوفمبر 1895 فغلقت الشركة تماما ، ثم كلف المشروع به

[1]– جندلي، محمد. <u>عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث</u>. ج2، المرجع السابق، ص80.

[2]– نفسه، ص80.

[3] - Gouverneur générale. Op.cit, p60.

[4] - Ibid, p61.

مرة أخرى السماسرة في 15 جويلية 1896، وتسلمه كل من " جامي و إيقالتي "، وأخفض من القيمة مرة ثانية بـ 28 بالمائة فربحوا 6 ملايين فرنك[1]. **(ينظر الملحق رقم06).**

1-1-4: إنشاء ميناء سطورة: ميناء فيليب فيل يقع في الجزء الجنوبي للخليج داخل الطرفين الداخليين، اللذان يتشكلان بفضل " طرف تسراح " نحو الغرب والرأس الحديدي نحو الشرق. و هذا الخليج هو بشكل هلال مفتوح في الاتجاه الشمالي الغربي نحو09 أميال للعمق.

وبني ميناء فيليب فيل في الهواء الطلق وليست به أدنى منعة طبيعية ، حيث تأتيه الرياح من الشمال الغربي والشمال الشرقي ، إلا أنه محمي من الجهة الواسعة من قبل الركيزة الواسعة بـ: 1 متر ومن قبل ركيزة عادية سابقة تاركة بينها مساحة 100 متر التي هي المدخل الأمامي للميناء[2].

وكان ميناء سكيكدة في البداية عبارة عن مرفأ بني من أعمدة حديدية حيث تتمكن السفن الراسية القيام بعملية التفريغ مباشرة على أرضيته ، ويتم تفريغ حمولتها على رمال شاطئ سطورة المتواجد على بعد 3 كم غرب مرفأ سكيكدة ، ثم تحمل هذه السلع على عربات مسطحة لإيصالها إلى المدينة. وكان الجدل القائم في البداية حول اختيار موقع الميناء سواء في سطورة أو سكيكدة[3].

لذلك كان من الضروري إيجاد بوابة تربط الداخل بالخارج عبر ميناء سكيكدة الذي يقع في الجزء الجنوبي من خليج سطورة حيث تطل المدينة على البحر المتوسط، وهو بمثابة ثغر لها ينفتح غربا بعد رصيف مستعرض يفصله عن المدينة. إلى جانب حصانة الميناء وحمايته

---

[1] – جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث.** ج2، المرجع السابق، ص80.

[2] - Billard et E. Balen si **. Les ports et navigation de l'Algérie**. Larose, Paris, 1930, p163.

[3] – بورجم سهام وآخرون. **مشروع القطب الميناني بين الظهير والعولمة.** مشروع لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة الإقليمية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2000، ص34.

من الرياح الغربية التي تسود شتاءا. وبذلك طرح مشروع إنشاء ميناء سطورة للبحث، وبعد تعرض مجموعة من السفن الراسية في البحر من غير حماية طبيعية، نتيجة هبوب عاصفة قوية في شتاء سنة 1854. بعدها ازدادت أهمية الإسراع في هذا المشروع[1].

عرف خليج نوميديا خلال فترة 1841 . 1854 وصول عواصف هوجاء حطمت عشرات السفن المتمركزة بميناء سطورة للصيد مما أخر مشاريع إنجاز هذا الميناء، وانتهى الأمر إلى الإقتناع بأنه لا يمكن لمدة أطول الإستغناء عن ميناء هام للتجارة، ولا مجال للتردد لأهمية الأعمال التي ستنجز[2].

ومن أهم المشاريع الفرنسية الترميمية والإنشائية التي مست ميناء سطورة نذكر:

_ **مشروع "دي مارك"**: في عام 1843 قام دي مارك بإنجاز مشروع ابتدائي على ميناء سطورة والذي اقترح فيه بناء حاجز كبير يحيط بالميناء من الشرق والشمال، وحاجز آخر من غرب الميناء مع ترك مضيق للمرور، أين قدرت المساحة المغطاة بـ 17 هكتارا تمتد أمام المدينة. إلا أن المفتش العام اعترض عليه واعتبر بأن المدينة يلزمها إنجاز ميناء كبير[3].

_ **مشروع بوترو**: كلف هذا المهندس بدراسة الميناء حيث قدم مشروعا تمهيديا عام 1871 اقترح فيه مصبا واسعا يحيط بالميناء من الشمال ومصبا عموديا في الشاطئ من أجل غلق الميناء من الغرب، حيث أنفق عليه حوالي 28 مليون فرنك،وهو يشمل المرسى الداخلي

[1]– بورجم سهام وآخرون. **مشروع القطب الميناني بين الظهير والعولمة**. المرجع السابق، ص34.

[2]– صالحي، توفيق: **المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية 1838- 1962**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص: تاريخ حديث ومعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 14- 09- 2009، ص188.

[3] - Paul, Laurent. Op.cit, p79.

واتساعه 19 هكتارا، والمرسى الخارجي يغمر 32 هكتارا، ويحميه من أمواج البحر سد ممتد بين الأمواج يبلغ طوله 1800 متر[1].

أما المشروع النهائي فقد تمت الموافقة عليه عام 1860 من طرف الهيئات المختصة. وشمل هذا المشروع على:

_بناء حوض مائي من الناحية الشرقية .

بناء حاجز أفقي لغلق الحوض المائي وا إنشاء ميناء مؤقت .

_ بناء الحاجز الأكبر الممتد على طول 1400 متر .

_ بناء حاجز القصر الأخضر وبصفة نهائية المساحة الأمامية للميناء .

حيث انطلقت هذه الأشغال عام 1861 وبلغت تكلفتها 12.000.000 فرنكا[2].

وجاء في قرار 28 جويلية 1860 بأن الأشغال ذات منفعة عمومية ، وكانت أول أجزاء هذا المشروع تمت مناقصتها بتاريخ 20 فيفري 1861 للسادة " قودبارغ- ليسكا- بيكادو" الذين تحصلوا على 2.800.000 فرنكا من مبلغ 100 مليون التي منحتها الشركة الجزائرية. ولغاية 1870 لم تنته أشغال الميناء ولم يؤهل لاستقبال السفن التجارية[3].

كما تميزت الفترة الممتدة من 1870إلى 1914 بتغييرات عمرانية، كوضع إنشاءات ضخمة وا إقامة الميناء بمساحة42 هكتارا ويحميه حاجز ممتد في البحر،وبناء مساحات مغطاة وأرصفة جديدة. ويتكون الميناء من حوضين هما: مقدمة الميناء والمرسى لرسو السفن وأمامه

---

1 - Gouverneur générale. Op.cit, p58.

2 - Paul, Laurent. Opcit, p80.

3 - Solal, Edouard. **Philippeville et sa région 1837-1870** , Ed : La maison Des livres , Alger,1975, p.p 176.177.

رصيف واسع ساهم في امتداد البنيان وتوسع المدينة شمالا نحو البحر، ثم امتدت المباني الجديدة في القسم الجنوبي من المدينة[1].

ولقد أشرف مكتب الدراسات والمهندس " بيون " على إنشاء منطقة صناعية حقيقية ملحقة بميناء سكيكدة مع توسيع وتجميل المظهر العام للميناء، وقد كانت هذه الأعمال موجهة لتعزيز قدرات الميناء على استقبال البواخر الحديثة بإنشاء رصيف جديد وتعبيد ما يسبق الميناء بتكلفة 31 مليون كمرحلة أولى لتوسيع الميناء، حيث قدرت التكلفة الإجمالية بـ 17.800.000 فرنك، مع إنشاء نهج كبير مقابل البحر بمبلغ 10 مليون فرنك، وذلك لتحسين صيرورة الميناء وشبكة الطرقات للمدينة[2].

ولما اكتمل إنشاء الميناء تقريبا عام 1876 فتح في وجه الملاحة البحرية، وتم ربطه بأهم المدن بواسطة خط حديدي لنقل السلع والبضائع إلى مختلف الجهات الشرقية، وعلى الرغم من أن الظروف الطبيعية لموقع سكيكدة الجبلي حرمت المدينة والميناء من المساحات الجيدة للتوسع، فإن لها مزايا أخرى تتمثل في حصانة الميناء وموقعه الجغرافي الهام، خاصة وأنه يحتمي من الشمال بحاجز اصطناعي يبدأ من رأس سكيكدة شرقا ويمتد في البحر لمسافة 1645 متر، في حين يمتد الحاجز الصخري الثاني غربا عند القطر الأخضر، وهو بمثابة لسان اصطناعي كاسر للأمواج عند مدخل الميناء، ويفصل بين الحاجزين ممر مائي بعرض 130 متر[3].

---

[1] - Solal, Edouard. Op.cit, p178.

[2]– صالحي، توفيق. **المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية(1838-1962)**. المرجع السابق، ص189.

[3]– المرجع نفسه، ص191.

وتجدر الإشارة إلى أن منطقة خليج سطورة كانت مسرحا نشيطا للتبادل التجاري منذ القديم، ولم تظهر أهمية هذا الخليج إلا في النصف الأول من القرن التاسع عشر، بعد استيلاء الفرنسيين على إقليم قسنطينة[1].

ومنه نجد بأن الوظيفة الإقتصادية والسياحية للمدينة قد ارتبطت بالميناء وتوسع مجالها العمراني والإقتصادي، مما أسهم في فك الخناق على مداخلها نحو الميناء وصو لا إلى المنطقة الصناعية التي أنشأت نهاية الحقبة الإستعمارية، وفي هذا المنوال لعبت الغرفة التجارية دورا مهما في هذا التطور عن طريق رؤسائها[2]. **(ينظر الملحق رقم07).**

1-2: الدور التجاري في الإقتصاد الكولونيالي لموانئ الجزائر في العهد الفرنسي

1-2-1: ميناء وهران

أ: أثر المواد الأولية في تنشيط تجارة المواد الصناعية في ميناء وهران.

عرف سكان الجزائر استغلال المعادن منذ آلاف السينين، بدليل الآثار لمناجم قديمة ترجع إلى ما قبل التاريخ، ثم أتى دور الأتراك الذين استغلوا مناجم الحديد. إلا أن حمى التنقيب عن المعادن واستغلالها لم تظهر إلا في القرن التاسع، وبعد الإحتلال الفرنسي للجزائر[3].

ولقد اشتهرت منطقة الغرب الجزائري بوجود العديد من المناجم التي تعتبر مناطق استخراج المواد الأولية كالحديد و الزنك والتي كان لها أثر كبير في تجارة المواد الصناعية في ميناء وهران. ومن بين هذه المناجم نذكر:

---

[1] - De Marcilly, **Notice sur les vestiges de l'occupation dans le cercle de philippeville**, R.S.A.C, 1853, p21.

[2]– بوحجلة، سهيلة وآخرون **تنظيم وإعادة هيكلة المراكز القديمة ـ حالة مركز مدينة سكيكدة ـ**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة الحضرية، معهد علوم الأرض، جامعة منتوري، قسنطينة، 1996- 1997، ص53.

[3]– أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث(بداية الإحتلال).** ط2، الجزائر: الشركة الوطنية، 1982، ص150.

_ منجم الحديد، المتواجد ببني صاف والذي بدأت شركة مقطع الحديد باستغلاله في سنة 1865[1].

_منجم العابد، وهو بالقرب من الحدود الجزائرية المراكشية، ويعتبر أهم منجم لاستخراج الزنك في الجزائر والذي يتم تصدير الفائض منه عبر ميناء وهران إلى الدول الأوروبية وتأتي فرنسا على رأس قائمة الدول المستوردة للزنك الجزائري، وتستورد خمسين في المائة من مجموع الصادرات، وكذلك تستورد بلجيكا حوالي 8000 طن سنويا وألمانيا 5000طن و أسبانيا 5000 طن وأمريكا 4842 طن[2].

ب-أثر التجار ة الزراعية في تنشيط ميناء وهران

كانت السهول التلية هي الأرض الخصبة الصالحة للزراعة والإنتاج الزراعي، حيث كان سهل وهران يتميز بالاتساع والخصوبة وصحة هوائه، وبالرغم من كل هذا إلا أن هذا السهل لم يكن مستغلا بطريقة حكيمة ويرجع ذلك إلى الحروب التي كان مسرحا لها[3]. ولم يكن سهل وهران هو الوحيد، بل كانت هناك سهول اغريس ومستغانم وتلمسان ومعسكر، فكان سهل تلمسان ينتج القمح والزيت بوفرة، وكان سهل اغريس المصدر الرئيسي للحبوب في كامل الغرب الجزائري، أما سهل مستغانم فقد كان ينتج القطن والأرز[4].

وبالإضافة لذلك نجد مع بداية الإحتلال الفرنسي للجزائر أولى الكولون اهتماما بزراعة الحبوب واكتفوا باستيراد الخمور من فرنسا وا إسبانيا. وبصدور قانون 11 جانفي 1851 الذي أعفى الصادرات الجزائرية إلى فرنسا من الضريبة تشجع الكولون على زراعة الكروم التي

1– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر (طبيعية، بشرية، اقتصادية).** الجزائر: المطبعة العربية، 1968، ص45.

2– رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية.** الجزائر: الشركة الوطنية، (د،س)، ص27.

3– أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث.** المرجع السابق، ص151.

4– حليمي، عبد القادر. المرجع نفسه، ص48.

أصبحت مساحتها تقدر ب2.036 هكتار عام 1854، ومنها في عمالة وهران لوحدها 1.020,39 هكتار[1].

ومن زراعة الكروم نجد زراعة الحلفاء، حيث تعد الجزائر أول دولة عالمية في إنتاج الحلفاء تأتي بعدها المغرب ثم تونس ثم ليبيا وا إسبانيا[2].

ولقد كانت بريطانيا على رأس الدول المستوردة للحلفاء الجزائرية ومازالت إلى حد الآن وتنقل كمية الحلفاء المستوردة من ميناء وهران والذي يعتبر أول ميناء جزائري في تصدير الحلفاء. وقد بلغ ما استوردته بريطانيا سنة 1900 ما يزيد عن 190 ألف طن حيث تستعملها في صناعة الورق الجيد[3].

وكما يعتبر ميناء وهران أهم ميناء جزائري لتصدير الزيتون المحفوظ أو المصبر، بحيث يخرج منه سنويا حوالي 27 ألف طن من مجموع الصادرات الجزائرية للزيتون وهي 30 ألف طن. موجها نحو روسيا وكوبا والبرازيل والولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا، والدول الأوروبية وعلى رأسها فرنسا التي تستورد سنويا قرابة 80 بالمائة من مجموع صادرات الجزائر من الزيتون[4].

[1]– بن داهة، عدة. **الإستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر (1830، 1962)**، ج1، (د،ب)، (د،س)، ص84.

[2]– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**، المرجع السابق، ص70.

[3]– آجرون، شارل روبير. **تاريخ الجزائر المعاصرة**. تر: عيسى عصفور، ط2، الجزائر: دار المكتبة الوطنية، 1982، ص154.

[4]– رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص32.

ومنه نستنتج بأن كل هذه المنتجات التي كان ينتجها الغرب الجزائري كانت موجهة إلى التصدير إلى دول أوربا وخاصة فرنسا وكذا دول المشرق وذلك عن طريق ميناء وهران.(**ينظر الملحق رقم08**).

ج: واردات ميناء وهران ودورها في سوق المستعمرة

لقد شكل ميناء وهران في العهد الفرنسي مركزا من مراكز الاستيراد التي اعتمدت عليها الجزائر المستعمرة في استيراد جل المواد التي تحتاجها من دول أوربا وكذا دول المشرق، وتمثلت أهم الواردات الجزائرية في:

_ من فرنسا، خاصة من ميناء مرسيليا كانت ترد المنسوجات القطنية والحريرية، بالإضافة إلى المشروبات الطبية والمعاجين والمربيات و المسامير والأمواس[1] ...

_ من إنجلترا، كانت تستورد الأسلحة والمدافع وبعض العتاد الحربي.

_ من هولندا، الآجر والزليج الثمين.

_ من دول المشرق، كانت الجزائر تقوم باستيراد بعض الضروريات والكماليات المتمثلة في (العطور والحلي والجواهر وأدوات الزينة)، بالإضافة إلى الأقمشة الفاخرة والزرابي والحرير[2]

1-1-2: ميناء الجزائر

أ: أثر الزراعة الإقليمية في تنشيط التجارة على ميناء الجزائر

إن سهل متيجة هو سهل واسع يحيط بالعاصمة والذي يمتد بين البحر وسلسلة جبال الأطلس، وقد اشتهر بإنتاج الحبوب (القمح، الشعير...)، بالإضافة إلى مختلف الفواكه كالعنب والبرتقال، وكان إنتاجه يسد حاجات العاصمة والآخر منه كان يوجه إلى التصدير نحو

---

[1]- زروال، محمد. **العلاقات الجزائرية الفرنسية(1791. 1830)**. المرجع السابق، ص28.

[2]- عمورة، عمار. **الجزائر بوابة التاريخ**. ج1، الجزائر: دار المعرفة، 2006، ص55.

دول أوروبا وخاصة فرنسا، وكذا دول المشرق، وكانت تتم حركة التصدير هذه عبر ميناء مدينة الجزائر[1]، ومن أهم المواد المصدرة نذكر:

_ **الحبوب**، نقصد بها كلا من القمح والشعير والذرة والأرز. وتحتل الحبوب في الجزائر 40 بالمائة من مجموع المساحة الإجمالية للزراعة أي حوالي 2.860000 هكتار[2].

_**الحوامض**، يقصد بها كل من البرتقال والمندرين والليمون والنارنج، ويشتهر سهل متيجة بغراسة أشجار الحوامض. وتحتل الجزائر المركز العاشر عالميا في إنتاج الحوامض. وكانت قيمة65 المائة من الإنتاج الإجمالي يصدر إلى الخارج، وا إلى فرنسا بالخصوص التي تستورد حوالي 86 بالمائة من صادراتنا للحوامض، ثم تأتي بعدها بريطانيا وألمانيا وهولندا[3]. و يتم ذلك عبر ميناء مدينة الجزائر لأنه يقع بالقرب من بساتين الحوامض وبذلك لا يكلف نفقات كبيرة لنقل الإنتاج إليها.

_ **الخضر**، يراد بها البطاطس والطماطم والجزر والخرشف والخردل والبصل.

وأكثر المناطق الجزائرية إنتاجا للخضر هي القريبة من الموانئ التي تساعد على التصدير بسهولة، بحيث يصدر الفائض منها إلى دول أوربا وخاصة فرنسا وذلك عبر ميناء مدينة الجزائر[4]. **(ينظر الملحق رقم08).**

ب: واردات ميناء الجزائر وأثرها في سوق المستعمرة

شارك ميناء مدينة الجزائر بصورة فعالة في استيراد بعض المواد الضرورية التي تحتاجها سوق المستعمرة، وكانت هذه الواردات تأتي من بلدان أوربا كبريطانيا والتي نافست وارداتها الواردات الفرنسية إلى الجزائر، وكانت أهم المواد المستوردة تتمثل في المواد الغذائية (السكر

---

[1]- أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث**. المرجع السابق، ص152.

[2]- حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**. المرجع السابق، ص85.

[3]- المرجع نفسه، ص89.

[4]- رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص33.

القهوة والتاي) والمواد الأولية (الحديد، الفحم الحجري، البترول) والكماليات (العطور، الجواهر والصابون)، بالإضافة إلى الورق والجلد المدبوغ والآلات الصناعية و الأدوات المنزلية[1].

أما فيما يخص الأقمشة المختلفة فلقد كانت قيمة وارداتها سنة 1832 من فرنسا تبلغ 498,526 فرنك، ومن باقي دول العالم 1433,920فرنك[2].

1-1-3: ميناء عنابة

أ: أثر المواد الأولية في تنشيط التجارة بميناء عنابة

قطرنا الجزائري واسع الغنى بما فيه من معادن كثيرة ومناجم مختلفة، وقد بادر الاستغلال المنجمي منذ السنوات الأولى للاحتلال إلى التنقيب والتعرف على المواقع المنجمية التي كانت معروفة منذ قديم الزمان[3].

واستعملت شركات الاستغلال إلى نهاية القرن التاسع عشر كيد عاملة كل من السجناء والإيطاليين لأن الأهالي كانوا يرفضون العمل في المناجم[4].

ولقد كان لإنتاج المعادن في الجزائر خلال العهد الاستعماري قيمة اقتصادية واجتماعية جد هامة، وكان للتطور الصناعي الذي شهدته فرنسا خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، وارتفاع استهلاكها للمعادن آثار مباشرة على استغلال المعادن في بلادنا لتلبية حاجات مصانعها، حيث قدرت قيمة وارداتها من المعادن في تلك الأثناء بحوالي 80 مليون فرنك[5].

---

[1]– هلايلي، حنيفي. **العلاقات الجزائرية الأوروبية ونهاية الإيالة.** المرجع السابق، ص70.

[2]– نور الدين، عبد القادر. **صفحات من تاريخ مدينة الجزائر من أقدم عصورها إلى نهاية العهد التركي**. المرجع السابق، ص175.

[3]– المدني، أحمد توفيق. **جغرافية القطر الجزائري**.(د،ب): الناشئة الإسلامية، (د،س)، 1948، ص54.

[4]– المدني، أحمد توفيق. **كتاب الجزائر**. ط2، الجزائر: دار المعارف، 2008، ص220.

[5]– آجرون، شارل روبير. **الجزائريون المسلمون وفرنسا(1871. 1919)**. تر: مسعود حاج مسعود، الجزائر: دار الرائد، 2007، ص165.

وشرع في أعمال البحث والتنقيب عن المعادن بالجزائر خاصة في قسمها الشرقي، ابتداء من سنة 1850، حيث بدأ مهندس المناجم الفرنسي " فرونال" في نشر نتائج الأبحاث التي أجراها على المعادن في شرق البلاد حيث اكتشف حوالي 45 منها.

وتزايد في عهد الجمهورية الثالثة، استغلال الأوروبيين للمناجم الجزائرية بشكل كبير، بفضل توفر شروط الاستغلال خاصة منها وجود شبكة سكك الحديد التي تربط المناطق الداخلية بالموانئ[1].

وبين سنتي 1901 . 1902 سمحت التغيرات التي طرأت على الظروف الإقتصادية لاستغلال المعادن بإمكانية استغلال المناجم الداخلية البعيدة عن موانئ التصدير، مثل مناجم فوسفات الكويف وحديد الونزة وبوخضرة، استغلالا صناعيا[2].

_ اكتشاف معدن الحديد واستغلاله:

يعد الحديد المعدن الأكثر انتشارا في الجزائر، وكان يستغل في مناجم موزعة على كامل جهاتها الشمالية. وتأتي مناجم الشرق الجزائري وخاصة مناجم الونزة في مقدمة تلك المناجم من حيث الأهمية. وكانت مناجم الشرق الجزائري، تحتل المرتبة الأولى في إنتاج الحديد، وتساهم بنصف الإنتاج الجزائري، حوالي ثلاثة ملايين طن، وكانت مناجم الونزة وبوخضرة توفر ثلاثة أرباع تلك الكمية[3].

ولقد شرع في استغلال معدن الحديد في الجزائر منذ عام 1865، ولم يكن إنتاج الحديد الخام مرتبطا بأي تصنيع محلي، إذ كان تابعا لمجالات التصريف الخارجية، حيث كان يوفر

---

[1]– جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث**. ج2، الجزائر: منشورات بونة، 2008، ص68.

[2]– المدني، أحمد توفيق. **هذه هي الجزائر**. القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 2001، ص125.

[3]– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**. المرجع السابق، ص134.

للصادرات أكبر كمية حمولة، ففي سنة 1870 صدرت الجزائر 168.421 طن من الحديد، بقيمة 3.459.000 فرنك[1].

_ اكتشاف الفوسفات واستغلاله:

توجد المناجم الكبرى للفوسفات في شرق الجزائر، وقد اكتشف الفوسفات خلال سنة 1873 في منطقة قصر البخاري بولاية المدية حاليا. اكتشفه طبيب بيطري فرنسي في الجيش الفرنسي يدعى " فيليب توماس"[2].

ولقد نشط الإنتاج الجزائري للفوسفات بشكل كبير، بفضل حاجيات الزراعة الأوروبية المرتفعة باستمرار، وكان معدن الفوسفات ينقل عبر خط سكة حديد متصل بشبكة سكك حديد تربط تبسة. عنابة، ويتم تصديره عبر ميناء عنابة الذي كان الأول في تصدير الفوسفات في الجزائر حيث كان يصدر إلى ألمانيا، وفي سنة 1907 بلغت القيمة المصدرة منه نحو 91.000طن، وا نجلترا 48.000طن، وا سبانيا 34.000 طن، وهولندا 26.008 طن، والنمسا والمجر 18.800 طن[3].

[1]– جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث**، ج2، المرجع السابق، ص69.

[2]– المدني، أحمد توفيق. **هذه هي الجزائر**. المرجع السابق، ص126.

[3]- Schiffmacher, Louis. **Les richesses minières de département de Constantine**, Alger, 1910, p11.

_ جدول رقم 01: تطور صادرات فوسفات مناجم الكويف . كيسة . الدير بين 1894 ـ 1904.

السنوات	1894	1898	1900	1901	1902	1904
الصادرات/ طن	49.693	223.429	235.817	334.750	248.245	301.891

المصدر: Schiffmacher, Louis. Les Richesses minières de département de Constantine

من خلال الجدول الموضح أعلاه، نستنتج بأن صادرات فوسفات مناجم الكويف، كيسة والدير كانت في تزايد مستمر وذلك ابتدءا من سنة 1894 إلى غاية سنة 1904، ونفسر هذا التطور في قيمة الصادرات إلى الزيادة في كمية الإنتاج.

وبالإضافة إلى معدن الحديد والفوسفاط نجد معدن الرصاص والزنك، حيث يعد منجم المسلولة من المناجم الهامة لإنتاج هذين المعدنين في الجزائر[1].

وكانا معدنا الرصاص والزنك ينتقلان بعد استخراجهما وفرزهما إلى مغسلة العوينات لتنظيفهما ثم يشحنان إلى ميناء عنابة، عبر خط سكة حديد تبسة. سوق أهراس . عنابة، ليصدر ا إلى كل من فرنسا، ألمانيا وبلجيكا[2]. **(ينظر الملحق رقم08).**

[1]- Falck, Félix. **L'Algérie, un siècle de colonisation Francaise**. Ed : notre domaine coloniale, Paris,(S.D), P113.

[2]– عباد، صالح. **الجزائر بين فرنسا والمستوطنين(1830ـ 1930)**. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1999، ص97.

ب _ **واردات ميناء عنابة وأثرها على سوق المستعمرة**

كانت مدينة عنابة ذات علاقات تجارية واقتصادية خاصة مع مدينة مرسيليا الفرنسية، وذلك بمقتضى موقعها الإستراتيجي وكذا بفضل مينائها وتاريخها الإقتصادي. حيث كانت مفتوحة على العالم الخارجي، وخاصة دول أوروبا[1].

ولقد سجل لنا مكتبها أهميتها من خلال حركتها التجارية الدائبةبين صادر ووارد، وا إلى جانب المواد المصدرة والمتمثلة أساسا في المواد الأولية، نجد المواد المستوردة التي يستوردها الشرق الجزائري عبر ميناء عنابة[2]، والمتمثلة في:

_المواد المصنوعة: وهي الأقمشة والكتان والحلي والخردوات والكاغط، وأن واردات الشرق الجزائري من هذه المواد، لم تبلغ قيمتها في ظرف عشر سنوات سوى 61,500 فرنك.

_ المواد الغذائية: وتشتمل على السكر والقهوة والتوابل التي يستعملها السكان في حياتهم اليومية، وقد استورد الشرق الجزائري من أوربا مباشرة عبر ميناء عنابة، في هذا المجال، ما قيمته 3285 فرنك سنويا[3].

و منه نستنتج بأن مدينة عنابة كانت بالنسبة للاقتصاد الاستعماري الميناء الممتاز بالقياس إلى الموانئ الأخرى، لذلك ما فتئ ضباط المكاتب العربية* يعملون من أجل تنشيط التجارة

---

[1]– سعيدوني، ناصر الدين. **الحياة الإقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني**. مجلة الأصالة، ع34، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، 1972، ص125.

[2]– فركوس، صالح. **إدارة المكاتب والإحتلال الفرنسي للجزائر في ضوء شرق البلاد(1844. 1871)**. الجزائر منشور ات جامعة برج باجي مختار، 2006، ص222.

[3]– الزبيري، محمد العربي. **التجارة الخارجية للشرق الجزائري**. الجزائر: الشركة الوطنية، (د، س)، ص95.

***المكاتب العربية:** يعنى بها مركز السلطة الفرنسية لإدارة شؤون الأهالي في الأمن والقضاء، وجاء كبديل لمنصب "آغا العرب". بلغ عددها في سنة 1865، 14 مكتبا في العاصمة، و12 مكتبا في قسنطينة، وقد بقيت إلى سنة 1870 ثم انحصرت في المناطق الجنوبية فقط. ينظر: أبو القاسم، سعد الله. أبحاث وآراء في تاريخ الجزائر، ج4، ص33.

الخارجية والداخلية لتلك المدينة ومحاولة البحث عن كل الثروات المخبأة والظاهرة لبعث اقتصاد مزدهر تستفيد منه فرنسا وشعبها قبل كل شيء[1].

1-1-4: ميناء سطورة

أ: أثر المواد الزراعية الصحراوية في تنشيط تجارة ميناء سطورة

كانت سهول بايلك الشرق (سهل عنابة، سكيكدة وقسنطينة) هي الأخرى غنية بالثروات الزراعية وكثيرة الإنتاج، فقد اشتهرت هذه المنطقة بإنتاج الحبوب (قمح، شعير، فول...)، بالإضافة إلى الثروة الحيوانية من الأنعام والمواشي[2].

وا إلى جانب إنتاج الحبوب والثروة الحيوانية التي امتازت بها منطقة الشرق الجزائري عن غيرها من مناطق القطر الجزائري، نجد هناك إنتاج الخيول، حيث نجد مدينة سكيكدة قد امتازت بتأصيل الخيول وحافظت على سلالة نقية من الخيول الجيدة[3].

وتمثلت صادرات ميناء سطورة في أهم المواد الزراعية والتي كانت تأتيها من مدن الجنوب مثل: مدينة بسكرة، ورقلة. وتمثلت أهم هذه المواد في:

- **التمور**، تعد الجزائر أول دولة من دول شمال إفريقيا في إنتاج التمور لأنها تملك أكثر من سبعة ملايين نخلة تفوق بذلك كل من تونس والمغرب[4].

والتمور هي ثروة بلاد الجنوب، فالجنوب الجزائري يحتوي في واحاته على ست ملايين نخلة مثمرة منها نحو المليون نخلة تنتج التمر المعروف " دقلة نور" والتي هي أحسن أنواع التمر في العالم. أما محصول التمر الجزائري سنويا، فهو نحو مليون وثمانمائة ألف قنطار[5].

---

[1]– فركوس، صالح. المرجع نفسه، ص223.

[2]– أبو القاسم، سعد الله. __محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث.__ المرجع السابق، ص151.

[3]– المدني، أحمد توفيق. **__جغرافية القطر الجزائري.__** المرجع السابق، ص132.

[4]– حليمي، عبد القادر. **__جغرافية الجزائر.__** المرجع السابق، ص79.

[5]– أبو القاسم، سعد الله. المرجع نفسه، ص152.

وتصدر الجزائر حوالي ربع إنتاجها من التمور عبر ميناء سطورة إلى الدول الأوروبية وأهمها فرنسا التي استوردت سنة 1900 ما يزيد عن 200ألف قنطار من دقلة نور، وا إيطاليا استوردت في نفس السنة 5937 قنطار، وبلجيكا 545 قنطار. وقد بلغت قيمة هذه الصادرات حوالي 18 مليون دينار جزائري[1].

ب: أثر المواد الزراعية التلية في تنشيط التجارة بميناء سطورة

_**المرجان***، شكل المرجان فرعا أساسيا من فروع التجارة الدولية خلال الحقبة الإستعمارية، مما جعله يحظى باهتمام جل التجار الأوروبيين.

ويعود هذا الاهتمام البالغ بصيد المرجان وبالمتاجرة فيه إلى عوامل مختلفة منها، طموح التجار في كسب أكبر قدر ممكن من الفائدة، لقد رأوا فيه مصدر ثراء قد لا يعثرون عليه باهتمامهم بتجارة أخرى كالحبوب مثلا[2].

ولم يقتصر تصدير المرجان إلى دول أوروبا ومدينة مرسيليا بالخصوص، بل كان يوجه إلى المشرق أيضا وبخاصة مصر.

– **الحبوب**، والمقصود بالحبوب هنا القمح والشعير الفول والحمص، أي كل المواد الضرورية للغذاء اليومي، ويعد الشرق الجزائري من أكبر المناطق انتاجا للحبوب[3].

[1]– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**. المرجع السابق، ص170.

* **المرجان**: يقول القدماء أنه شجرة ذات عروق وأغصان بدون أوراق، وقالوا في العصور الوسطى أنه نبات يشبه الأشجار. ولكن التعريف الحديث يعتبر الغصن الحي من المرجان كتجمع الحيوانات "متحدة فيما بينها". **ينظر**: الزبيري، محمد العربي. **التجارة الخارجية للشرق الجزائري**. المرجع السابق، ص87.

[2]-Savary, J. **Le parfait négociant ou instructions générales pour ce qui regarde,** T2, 7Ed, Paris, 1712, P.P747.748.

[3]– الزبيري، محمد العربي. المرجع نفسه، ص91.

إذ يصدر منه كميات ضخمة إلى مختلف المقاطعات في جنوب أوربا وخاصة مناطق الوسط والجنوب الفرنسي[1].

ويبدو من المفيد أن أشير بهذا الصدد إلى أن تصدير الحبوب خارج الجزائر لم يعد مسموحا به إلا ابتداء من سنة 1679، ولم يسمح بتصدير القمح بصورة رسمية قصد تموين فرنسا إلا سنة 1714[2].

ولقد كان ميناء سطورة مهما بالنسبة للصادرات الفرنسية، حيث كان نشطا، وبلغت صادراته من الحبوب عام 1846 ما قيمته 625.000 فرنكا، كما ارتفعت تلك الصادرات عام 1850 إلى 763.917 فرنكا لتصل بعد سنة فقط . إلى 2.178.758 فرنكا، أي بزيادة كبيرة قدرت ب: 1.414.841 فرنكا[3].

_ **التبغ**، يعد من أهم النباتات الصناعية بالجزائر، ولقد عرفت الجزائر زراعة التبغ قبل الإحتلال الفرنسي، وأصله من جزر الأنتي بأمريكا الوسطى.

وأغلب حقول التبغ توجد في منطقة الشرق الجزائري في سهول عنابة وسكيكدة، وقد بلغت مساحته 21.600 هكتار، زرعت كلها تقريبا بيد المستوطنين وا إنتاجه حوالي 30.000 طن[4].

ولقد بدأ الاهتمام بتصدير مادة التبغ منذ بداية القرن التاسع عشر، حيث كان ينقله المستوطنون من مزارع عنابة وسكيكدة وبلاد القبائل، ويتوجهون به نحو ميناء سطورة قصد تصديره لدول أوروبا وعلى رأسها فرنساوا إيطاليا[5].

---

[1]– حليمي، عبد القادر. المرجع نفسه، ص120.

[2] -Savary. Op.cit, p748.

[3]– فركوس، صالح. **إدارة المكاتب والإحتلال الفرنسي للجزائر في ضوء شرق البلاد.** المرجع السابق، ص224.

[4]– عمورة، عمار. **الجزائر بوابة التاريخ.** المرجع السابق، ص56.

[5]– جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث.** ج2، المرجع السابق، ص85.

_الفلين، يعتبر الإقليم الشرقي الجزائري أغنى أقاليم الجزائر في غابات الفلين، حيث تنتج عمالة قسنطينة 85 بالمائة. وأهم الدول المستوردة لفلين الجزائر هي دول أوروبا وخاصة فرنسا. بالإضافة إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وكانت هذه الصادرات تصدر عبر ميناء سطورة[1].

وبالإضافة إلى هذه المواد الزراعية الصحراوية منها والتلية التي تعتبر من أهم صادرات ميناء سطورة خلال الحقبة الإستعمارية، نجد مجموعة من المواد تدخل هي الأخرى في جملة صادرات ميناء سطورة، وتتمثل هذه المواد في:. الصوف، الجلود، الشمع.

ومن ميناء سطورة يصدر سنويا حوالي أربعمائة قنطار نحو دول أول أوروبا وخاصة مرسيليا، أما عن الدول العربية فكانت تونس أكبر الدول استيرادا للشمع الجزائري[2].(**ينظر الملحق رقم08)**.

وبناءا على تقرير مطول لوزارة الحربية الفرنسية حول الحركة التجارية على السواحل وبخاصة في ميناء سطورة خلال شهر مارس لسنة 1839 أي بعد أقل من سنة واحدة من احتلالها يكون النشاط التجاري قد بلغ من البضائع المصدرة 5076 طن على متون 459 سفينة. بينما كانت بضائع الواردات تقدر ب:26182 طن على متون 456 سفينة. وهي سفن تجارية أوروبية من دون حساب السفن الفرنسية القائمة بتمويل جيش الحملة[3].

---

[1]– رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص146.

[2]- F. Elie, de la primaudaie. **Le commerce et la Navigation de l’Algérie avant la conquête Française**, R.A.C, 1860, P190.

[3]– عميراوي، أحميدة. **السياسة الفرنسية والمقاومة الجزائرية في منطقة سكيكدة 1858.1838**. الجزائر: دار الهدى، 2004، ص84.

ج.واردات ميناء سطورة وأثرها على سوق المستعمرة

تمثلت أهم المواد التي كانت تدخل في تشكيل الواردات لميناء سطورة، خاصة في المراحل الأولى من الإحتلال في: النسيج، الخمور، الخشب، اللحوم المملحة، السكر والقهوة. وبصفة عامة فهي تتكون من مواد غذائية، ومواد ضرورية للتعمير، مثل الخشب وقضبان الحديد وغيرها من مواد يحتاج إليها المهاجرون الأوروبيون في الجزائر، كمواد البناء والتجهيز المدني والريفي، ووسائل الإنتاج الضرورية، خاصة الزراعية منها[1].

أما بعد سنة 1870، فإن أهم المواد التي تنشط الواردات فتتمثل في: النسيج المصنوعات الحديدية، مسوغات، مصنوعات جلدية، حيوانات حية، الآلات، السيارات، الأثاث والملابس، ويرجع هذا التطور في نوع الواردات إلى تطور الإنتاج في القطاع الإقتصادي الأوروبي[2].

جدول رقم02: يوضح أهم الواردات الجزائرية من السوق الأوروبية سنة 1870.

السلـــع	الواردات– الحجم	القيمة– فرنك
النسيج	118.086 قنطار	51.119.000
الآلات	118.086 قنطار	29.387.000
السيارات	118.086 قنطار	25.909.000
الأثاث	118.086 قنطار	22.260.000
الفحم الحجري	530.622 طن	13.014.000
الملابس	559.637 قنطار	10.338.000

المصدر: رزاقي، عبد الرحمان. تجارة الجزائر الخارجية.

[1]– عميراوي، أحميدة. **من تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر**. ط2، الجزائر: دار الهدى، 2009، ص45.

[2]– خنوف، علي. **تاريخ منطقة جيجل قديما وحديثا**. الجزائر: دار منشورات الأنيس، 2011، ص82.

نستنتج من خلال الجدول الموضح أعلاه أن عام 1870، والذي يسجل مرور أربعين سنة على احتلال الجزائر قد شهد تطورا ملحوظا في قيمة الواردات ويدل هذا على غزو المصنوعات الأجنبية، التي لم تشهد تطورا وبقيت تصنع يدويا أو في معامل صغيرة، ثم هناك عوامل أخرى منها القانون الصادر في: 19 ماي 1866 الذي سمح بحرية الملاحة التجارية بين الجزائر وفرنسا، وكذلك القانون الصادر في: 17 جويلية 1866 الذي طبق الإتحاد الجمركي التجاري بين الجزائر وفرنسا، وتسامح مع الواردات الأجنبية[1].

العلاقات التجارية مع فرنسا:

كانت الجزائر ذات أهمية كبيرة بالنسبة للسوق الفرنسية، سواء فيما يخص الصادرات أو الواردات، ولهذا عملت فرنسا بجميع الوسائل على توجيه التجارة الجزائرية نحوها(المتروبول). وكان تطور التجارة الخارجية تجاه فرنسا مرتبطا بتطور النظام الجمركي الذي يحكم الجزائر وكذلك قدرة السوق الفرنسية على ضمان حاجات الجزائر من مواد مصنعة ووسائل التجهيز واستقبال واردات الجزائر لفرنسا. ومنذ الاحتلال عمدت فرنسا إلى تقديم كل التسهيلات لهذا التبادل حتى يتطور وينشط، وقد توسع هذا التبادل خاصة بعد سنة 1870، وذلك مع سياسة الإدماج التي سيطرت على العلاقات الجزائرية الفرنسية.

وطبعا فأن هذا التبادل يخدم اقتصاد فرنسا، فإذا أخذنا تبادل عام 1889 نجده يتوزع كما يلي[2]:

المواد	الصادرات	الواردات
مواد غذائية	97.690.772 فرنك	41.832.025 فرنك
مواد ضرورية للصناعة	25.266.849 فرنك	20.063.561 فرنك
مواد مصنعة	1.531.273 فرنك	127.280.199 فرنك

المصدر: حليمي، عبد القادر. جغرافية الجزائر.

[1]– رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص29.

[2]– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**. المرجع السابق، ص154.

تظهر سياسة فرنسا بوضوح من خلال هذه الأرقام بكونها تهدف إلى جعل الجزائر مصدرا للتزود بالمواد الغذائية والمواد الضرورية لصناعة فرنسا، كما كانت تعمل على إبقائها سوقا لمنتوجاتها المصنعة. وكانت الجزائر تحتل المرتبة الأولى في مبادلات فرنسا مع المستعمرات، وكما كانت تحتل المرتبة السابعة في صادرات فرنسا إلى الخارج، والمرتبة التاسعة في واردات فرنسا مع الخارج.

_ النظام الجمركي:

تعتبر السياسة الجمركية من أهم العوامل التي تتحكم بها الدول في توجيه التجارة الخارجية وتسخيرها لخدمة الإقتصاد وغيره من المصالح الوطنية، وقد لعبت هذه السياسة دورا رئيسيا في ربط الجزائر بفرنسا اقتصاديا منذ الإحتلال، وتوجيه هذا الإقتصاد بحيث يكون مكملا لاقتصاد فرنسا. وكانت نظرية الإستعمار في ذلك الوقت هي جعل المستعمرات أسواقا للمنتوجات المصنعة للدول المستعمرة ومصدرا للتزود بالمواد الأولية والغذائية. وقد عملت فرنسا وخاصة من خلال السياسة الجمركية على تحقيق هذه الأهداف في الجزائر[1].

وينقسم النظام الجمركي إلى فرعين:

_ النظام الجمركي التجاري: وهو الذي يتحكم في التبادل التجاري بين الجزائر والأسواق الخارجية.

_ النظام الملاحي: ويتحكم في الملاحة التجارية بين الجزائر والخارج وعلى السواحل الوطنية[2].

ولقد تميز النظام الجمركي خلال(1830ـ 1870) بالبحث عن صيغة نهائية تضمن مصالح فرنسا في الجزائر، وتسمح للاستعمار بالتزود من الخارج بالمواد الضرورية لتقدمه ونجد في السنوات الأولى من الإحتلال كانت التعريفة المطبقة مشجعة، وكان هدف السلطات

---

[1]– حليمي، عبد القادر. **جغرافية الجزائر**. المرجع السابق، ص156.

[2]– رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص32.

الفرنسية من هذا التشجيع هو ضمان وتوفير المواد الغذائية وغيرها من المواد الضرورية، وكذا العمل على تشجيع التجارة مع فرنسا، سواء بتسخير السفن الفرنسية لنقل السلع الجزائرية أو بالتخفيض في التعريفة الجمركية[1].

وبصدور الأمر المؤرخ في 11 نوفمبر 1835، والذي يعتبر أول تنظيم رسمي لعلاقات الجزائر مع الخارج، كما فتح بداية تطبيق القوانين والنظم الفرنسية في ميدان الجمارك على علاقات الجزائر مع الخارج. وبموجب هذا الأمر فإن السلع ذات الأصل الفرنسي أو السلع التي قد خضعت للرسوم الجمركية المطبقة في فرنسا، تعفى من رسوم الدخول عند استيرادها للجزائر[2].

أما الصادرات الموجهة لفرنسا فقد أعفاها هذا الأمر من رسوم الخروج، بينما الصادرات لغير فرنسا فقد أخضعها للتعريفة العامة المطبقة في فرنسا على تجارة الجزائر الخارجية. ثم توالت المراسيم والقوانين التي كان هدفها واحد، وهو تركيز سيطرة فرنسا على سوق الجزائر وثرواتها مثل قانون: 09 جوان 1845، ثم قانون 11 جانفي 1851[3].

نستنتج من خلال كل ما تقدم أن الإحتلال الفرنسي للجزائر قد عمل منذ الوهلة الأولى إلى إدماج اقتصاد الجزائر في الإقتصاد الفرنسي، حيث وجهت فرنسا اقتصاد بلادنا لخدمة اقتصادها من خلال:

_ إنتاج الخمور، بإقامة مصانع كبيرة لصناعته وتقطيره ومراكز هائلة لتخزينه ثم تصديره إلى فرنسا ومستعمراتها على وجه الخصوص.

1.- رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية**. المرجع السابق، ص33.

2 -Ageron, (Ch.R). **Histoire de L'Algérie contemporaine**, Paris, P.U.F, 1939, p25.

3 -Ibid, p25.

_ إقامة شبكة من سكك الحديد لتسهيل استغلال المناجم، ونقل المعادن إلى موانئ التصدير التي طورت لتستوعب المواد الأولية المختلفة. وغير ذلك من الأغراض والتي كان من أوائلها وأهمها خط الجزائر- البليدة الذي دشن عام 1862، والخط الرابط بين قسنطينة و سكيكدة المدشن عام 1870.

_ تشجيع الشركات الفرنسية على الاستثماربمنحها تسهيلات كبيرة وا ٍغراءات[1].

_ إلغاء الحواجز الجمركية بين قانون 17 جويلية 1867، الذي أزال تلك الحواجز نهائيا بعدما أزالها جزئيا قانون 21 سبتمبر 1851.

_ توحيد نظم الضرائب والجمارك بين الطرفين، حتى أصبح أكثر من 70 بالمائة من تجارة الجزائر الخارجية يتم مع فرنسا[2].

ومنه نستخلص بأن الموانئ الجزائرية المدروسة قد حظيت باهتمام كبير من قبل السلطات الفرنسية الإستعمارية التي اتخذتها كأداة سيطرة وتوغل، وليس كإنجاز حضري مدني بحيث نجد فرنسا قد جعلت من هذه الموانئ وسيلة لتنشيط الحركة التجارية الجزائرية وتوجيه الإقتصاد الجزائري نحو الإقتصاد الفرنسي بهدف تطويره والنهوض به.

---

[1]- عمورة، عمار. **تاريخ الجزائر المعاصر 1830. 1989**. ج1، الجزائر: دار المعرفة، 2006، ص255.

[2]- المرجع نفسه، ص256.

الفصل الثاني: دور الميناء الجزائري في خلق شبكة المواصلات الداخلية والخارجية

2-1: شبكة المواصلات الداخلية

2-1-1: الخطوط البحرية

2-1-2: الخطوط البرية

أ . الطرقات

ب . السكك الحديدية

2-2: شبكة المواصلات الخارجية

2-2-1: علاقتها بفرنسا

2-2-2: علاقتها بالصحراء

2-1: شبكة المواصلات الداخلية

تعتبر الموانئ من أهم المحطات أو همزات الوصل بين النقل البري والبحري الداخلي والخارجي، بحيث نجدها تمثل نقاط التبادل التجاري. لذلك كان لزاما على الإدارة الفرنسية ربطها بمجموعة من الطرقات والسكك الحديدية التي مثلت بدورها شبكة المواصلات الداخلية وذلك خدمة لمصالح المستعمر العسكرية والاقتصادية. أما فيما يخص شبكة المواصلات الخارجية فقد تمثلت في الخطوط البحرية التي تربط موانئ القطر الجزائري بالموانئ الفرنسية والتي هدف من ورائها المستعمر الفرنسي السيطرة على التجارة الخارجية الجزائرية وجعلها حكرا عليه.

2-1-1: الخطوط البحرية

إن قلة الأنهار الصالحة للملاحة في الجزائر جعلت السواحل المكان الوحيد الصالح للملاحة البحرية، وبما أن الاتصالات البحرية صارت مهمة بالنسبة لفرنسا، فقد بذلت مجهودات معتبرة لتحسينها ولتكييف الرسو لتنمية التجارة والاحتياجات العسكرية، كما كان الحال بالنسبة لموانئ الجزائر، وهران، سكيكدة، عنابة[1].

ومن المعروف أن دار السلطان كانت ترتبط ببايلك الشرق بثلاث طرق رئيسية تمتد من الغرب إلى الشرق(بحكم أن عاصمة الدولة تقع في غرب البايلك) وهي: الطريق البحرية والطريق التلية وأخيرا طريق الهضاب.

وسنحاول التطرق إلى الطريق البحرية التي هي موضوع بحثنا.

كانت الطريق البحرية تربط ميناء الجزائر بموانئ دلس وبجاية وجيجل وعنابة والقالة وسكيكدة، وكانت تنقل عبره خاصة القوات التي تجهز لصد الحملات أو لإخماد الفتن، وكما

---

[1] - حوحو، رضا. **شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الإستعمار(1830-1914)**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة، 2005-2006، ص12.

كانت تؤمن الملاحة الدولية. وقد كانت عدة تحصينات تحمي المدن الساحلية وتدعم الحماية للسفن[1].

وتتمثل استحكامات الطريق البحرية في: برج تامنفوست، الذي يراقب ويحمي الداخل إلى مدينة الجزائر والخارج منها، أما البرج الثاني فهو برج دلس الذي كان بمثابة نقطة تحول وهمزة وصل بين جيجل والجزائر.

وفيما يخص الطرق البحرية التي تربط ميناء الجزائر بموانئ بايلك الغرب: ميناء مستغانم وأرزيو ووهران والمرسى الكبير وبني صاف وميناء نيمور، وكانت تنقل عبر هذه الموانئ القوات العسكرية لصد التحرشات والحملات الأجنبية، وكما تؤمن نقل السلع والبضائع بين الموانئ المذكورة. وكانت عدة تحصينات دفاعية تحمي هذه الموانئ وتتمثل في:
برج الترك، برج المحال، برج كارت، قلعة المشور[2]....

وفي أولى مراحل الغزو الفرنسي للجزائر كان انعدام أو قلة الطرق مفيدا للموانئ، حيث كان البحر هو الرابط الوحيد بين بجاية والجزائر العاصمة، وهذا بسبب تأخر السيطرة على منطقة القبائل. وفي أواخر 1870 كان مستوطنوا القرية الاستعمارية الجديدة " Malakoff " (في سهول البليدة) يأتون إلى ميناء تنس بواسطة المراكب[3].

ولمدة طويلة كانت حركة البضائع والمسافرين تتم عبر البحر، حيث كان هذا أكثر أمنا، كما كان في الغالب الوسيلة الوحيدة للاتصال. وخلال السنوات الأولى للغزو الفرنسي كانت العاصمة تزود من وهران وعنابة فقط بالبضائع. وكان هناك أيضا ربط بين مستغانم ووهران في الغرب وسكيكدة وعنابة في الشرق بالجزائر العاصمة وهذا مرتين في الأسبوع

[1]– خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. المرجع السابق، ص175.

[2]– نفسه، ص176.

[3] - Yacono, X**. La colonisation des plaine du chelif.** 2 vols. Alger,1955- 56, p408.

بواسطة البواخر الحكومية، أما الموانئ الصغيرة: تنس، دلس، جيجل، القالة... فإن الاتصال بها كان عشوائيا أي على حسب حالة البحر وأهمية الشحنة[1].

وحتى بعد تطور وتوسع شبكات الطرق وسكة الحديد بقيت الملاحة البحرية وسيلة نقل هامة بين الشرق والغرب، وبقيت الحركة المباشرة للسلع بين الموانئ الرئيسية عبر البحر. وظهرت السفن عبر السواحل كمنافس للطرق ضمن مسافة 200 كم[2].

2-1-2: الخطوط البرية

أ- الطرقات

تعرف المرحلة الأولى والممتدة ما بين (1830_1871) في تاريخ الإستعمار الفرنسي للجزائر بمرحلة التحسس وجس النبض لدى جل المؤرخين، ويعود هذا إلى الجدل والاضطراب السياسي في فرنسا فيما يخص مستقبل هذا الغزو الجديد، ويظهر هذا جليا فيما سمي بتثبيت الجذور، حيث أن كل المنشآت الهامة في ذلك الوقت كانت تهدف إلى تقوية النفوذ الاستعماري. فبنهاية القرن 19 كانت الجزائر مغطاة بشبكة من الطرق وسكك الحديد والتلغرافات، والتي كانت تربطها علاقة وثيقة بالموانئ على الشريط الساحلي، باعتبارها أهم النقاط أو المراكز التجارية التي من خلالها يتم تصدير مختلف منتجات القطر الجزائري نحو المتروبول الفرنسي. وقد مثلت هذه المشاريع المفاتيح الأساسية للسيطرة على البلاد وهو ما أدى إلى الهيمنة الاقتصادية على المجتمع الجزائري[3].

---

[1]- Baroli, M. **La vie quotidienne des Français en Algérie 1830- 1914.** Paris, 1967, p61.

[2] - Duvernois, C.A.J**. L'Algérie, ce quelle est, ce quelle doit être ; essai économique et politique**. VII, 1858, p28.

[3]- Mac Carthy, Oscar. Op.cit, p443.

_ وضعية شبكة الطرق سنة 1830:

في سنة 1830، كانت شبكة الطرق في الجزائر تتكون من ثلاث طرق أساسية تنطلق كلها من العاصمة نحو اتجاهات مختلفة كالآتي:

_ طريق الجزائر_ وهران الذي يقطع المناطق الشمالية مجتنبا المناطق الداخلية وذلك لأسباب أمنية. الخط الأول ويربط هذا الخط بين ميناء الجزائر وميناء وهران، ويبلغ طوله 426 كلم. ليعوض بذلك الخط البحري الذي يربط بين ميناء الجزئر ووهران، والذي شهد ضغطا كبيرا وتكاليف شحن كبيرة مما يعود سلبا على سعر المنتوج.

_ طريق الجزائر_ قسنطينة المؤمن للسهول الشرقية الغنية والمحيط بجزء من جبال القبائل[1].

بحيث يعتبر هذا الطريق أحد المحاور الرئيسية للحركة بين إقليم الشرق والعاصمة، وأحد محاور شرايين تجارة الأهالي بين الشرق و العاصمة. معناه السيطرة على معظم القبائل الصغرى و بعض المدن الداخلية التي كانت تحت إمرة الأمير عبد القادر، لذا فقد شد أنظار الجيش الفرنسي منذ الوهلة الأولى فبعد سيطرة "فالي" على إقليم قسنطينة 1837، بدأ يهئ لحملة استطلاعية معرفية للتوغل في هذا المحور حتى يصل إلى العاصمة الجزائر[2].

وبدأت أشغال الطريق الجزائر قسنطينة منذ بدايات احتلال فرنسا للجزائر، حيث سلمت أشغالها إلى مصلحة الجسور و الطرقات سنة 1836 إلا أن فتحها كان محدودا و لم يتجاوز منطقة (*la maison Carrée*)، وهذا لسبب شدة مقاومة القبائل التي كانت خاضعة للأمير عبد القادر في هذه الجهة، ولقد كانت الأشغال في هذا الطريق بين سنتي 1863 و 1840 جد متواضعة، حيث لم تقم مصلحة الجسور و الطرقات إلا بتهيئة الرسم التخطيطي و الحفر الأولي و تحجير ما يتاخم منطقة " الفاندوق"، و بعد أن سلك الأمير السلاح انطلقت الأشغال في هذا الطريق وبلغت مسافة التحجير فيه إلى 22 كلم سنة 1849، ثم 32 كلم سنة 1851 لتصل سنة 1865 إلى 137 كلم من الطول الإجمالي الذي يبلغ قدره 427 كلم بين الجزائر–

[1] - Martin, C. **Histoire de L'Algérie Française(1830-1962).** Paris, P69.

[2] - Ibid, p70.

قسنطينة، و يحمل هذا الطريق بالإضافة إلى أنه من طرق السيطرة، ميزة أخرى و هي الربط بين إقليم الجزائر و إقليم الشرق، الأمر الذي سيصنفه فيما بعد من الطرق الإمبراطورية (*Route Impiriale*) كما أنه يشكل مقطع رئيسي من الطريق الإمبراطوري الذي يربط مملكة الغرب بتونس مرورا بالجزائر[1].

_ طريق قسنطينة_ سكيكدة، والذي كان يعد من بين أهم أسباب احتلال فرنسا لمنطقة سكيكدة وربطها بالمناطق الساحلية والداخلية عبر مدينتي باتنة وبسكرة، وتم ذلك بهدف ترويج حركة مينائها التجاري، لكون الإدارة الفرنسية تعلم كل العلم بأن استغلالها لميناء سطورة بسكيكدة سيعود عليها بأموال طائلة. ولذلك كانت المرحلة الأولى من الاحتلال الفرنسي للجزائر هي مرحلة إنشاء شبكات الطرق باستغلال الجنود والأسرى وعمال من جيش إفريقيا تحت إشراف مهندسين عسكريين. **(ينظر الملحق رقم09).**

ولقد أكد الجنرال "فالي" (Valée)*، المسؤول عن مدينة سكيكدة بأن السيطرة العسكرية في المقاطعة لن تتم إلا من خلال إنشاء طرق تربط قسنطينة بالميناءين الرئيسين لكل من سكيكدة وعنابة، وحسب رأيه فقد كان من الضروري تأمين طريق سكيكدة– قسنطينة، للحفاظ على حامية قسنطينة. كما أكد "فالي" بوضوح السياسة العسكرية الاستعمارية المطبقة في الجز ائر حيث حدد سياسة غرس جذور فرنسا في الجزائر، حينما صرح في شهر ماي سنة 1838 " ستكون سياستنا تدريجية، وستنجح كلما كانت هناك طرق تسهل من عملية سير الموانئ[2].

_ طريق السلطان من الجزائر إلى المدية حيث يقطع سهول متيجة وهذا على طول الضفة اليمنى لواد الشلف.

---

[1] - Arséne, Berteuil. **L'Algérie Française (histoire, coutume, industrie, agriculture).** Paris, 1853, p167.

***الجنرال فالي**: حاكم عام على الجزائر بتفويض مؤقت عقب مقتل" دانريمون" أثناء حصار قسنطينة سنة 1837، وبعدها رفع إلى رتبة ماريشال سنة 1837، وعين حاكم عام بصفة رسمية في 1 ديسمبر 1837 إلى غاية 1841. ينظر: صالحي، توفيق. المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية. المرجع السابق، ص28.

[2] - Solal, Edouard. Op.cit, p97.

_ طريق وهران – المرسى الكبير، الذي يعد من الطرق الفرعية والتي إن قلت أو قصرت مسافتها إلا أن أهميتها تبدو من خلال النقاط التي تربطها ببعضها البعض، فهي تربط المدن بموانئها، حيث حافظ الطريق الرابط بين وهران والمرسى الكبير على صمود الفرنسيين داخل أسوار وهران اتجاه مقاومة الحاج محي الدين بن مبارك الجزائري و ابنه الأمير عبد القادر الجزائري. وكما يعتبر من أنشط الطرق التجارية التي منحت التجارة تسهيلات كبرى من ناحية النقل و شحن البضائع نحو الميناء. ومن أهمية الطريق التجارية و العسكرية أن المنطقة دعمت بمشروع ميناء من طرف أمهر مهندسي الهندسة المدنية السيد " M.peserat " الأمر الذي يجعلها تتنبأ بعد تنفيذ مشروع ميناء المرسى الكبير و ربطه بالطريق أن مدينة وهران ستتحول من أكبر و أهم المناطق التجارية للبحر الأبيض المتوسط[1]. **(ينظر الملحق رقم10).**

وا إلى جانب هذه الطرق الأساسية توجد هناك طرق توغل نحو الصحراء (شمال- جنوب)، وهي ذات أهمية تجارية بالنسبة للقوافل المهتمة بالتجارة مع الصحراء، ولكنها كانت أقل أهمية بالنسبة للأتراك الذين لم يجازفوا في الصحراء.

وبخصوص حالة هذه الطرق فنجدها لم تكن معبدة باستثناء تلك التي تحيط بالمدن الأساسية، ولهذا لم تساعد على استخدام العربات وهذا ما قلّص من المعاملات التجارية ونقل المسافرين لاسيما خلال الفترات الممطرة. وقد أنشأت من قبل القبائل الجزائرية الخاضعة للإدارة التركية.

أما في المناطق الجبلية الداخلية للبلاد فيلاحظ النقص الفادح للأمن، وهذا راجع لعدم وجود سلطة تحكم هذه المناطق باستثناء بعض الحلفاء الإستراتيجيين ممثلين في القبائل التي كانت تجمع الضرائب وتفرض بعض الولاء للإدارة التركية[2].

---

[1]- Gouverneur générale, Op.cit, p21.

[2] – Martin, C. Op.cit, p69.

ولم يتم وضع تقسيم للطرق إلا في سنة 1845 وهذا لتحديد الأولويات، فبينما كانت سياسة الجيش تعتمد على تتبع الطرق الإستراتيجية للأتراك والتي تستجيب للاحتياجات نفسها كان تطور الإستعمار يتوجه من مفهوم الطرق الإستراتيجية إلى الاهتمام بالانشغالات الإقتصادية والتي عكستها المجالس العامة "Conseils Généraux" وهذا لدى مناقشتها لأقسام شبكات الطرق حيث كان التصنيف كالتالي:

_ الطرق الإمبراطورية " Route imperials " التي تحولت فيما بعد إلى الطرق الوطنية " Route nationales ".

_ الطرق الإستراتيجية " Route stratégique ".

_ طرق المقاطعة " Routes de province ".

_ الطرق الداخلية للدائرة " Route darrondissement ".

_ الطرق الداخلية للبلدية " Chemins vicinaux ".

وقد كانت الطرق المصنفة في القسم الأول هي الطرق الوحيدة المعبدة كليا أو جزئيا، وهي التي كانت مستخدمة من قبل العربات خلافا للأنواع الأخرى[1].(**ينظر الملحق رقم11**).

_ الطرق والإقتصاد:

حتى سنة 1870 كانت الطرق شرطا أساسيا لتقدم المستعمرة. ومع مجيء الجمهورية الفرنسية الثالثة* تم إعادة تحديد دور الطرق في النظام الاستعماري، حيث لم تكن وظيفتها

* **الجمهورية الفرنسية الثالثة**:نظام سياسي ساد في فرنس، و أعلنت الجمهورية الفرنسية الثالثة في أعقاب الهزيمة الساحقة التي مني بها الإمبراطور "نابليون الثالث" على يد الجيوش الألمانية التي استولت على إقليم الألزاس واللورين. واستمرت الجمهورية الثالثة من سبتمبر 1870 إلى 10 جويلية 1940، عندما سقطت باريس في قبضة الإحتلال الألماني النازي، وتنصيب الجنرال "بيتان" رئيسا للحكومة الفرنسية الجديدة الموالية لألمانيا التي عرفت باسم حكومة "فيشي"، واتسمت سنوات الجمهورية الفرنسية الثالثة بالاضطرابات السياسية المستمرة وتعاقب الحكومات. **ينظر**: عمورة، عمار. **تاريخ الجزائر المعاصر**. المرجع السابق، ص134.

1 - Dhe et Jean Denizet**. Les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie**. Cahiers du centenaire de l'Algérie, p31.

الأولى توفير الأمن فحسب بل التأكد من نجاح سياسة الاستيطان وتسهيل التوسع الاستعماري وبمعنى آخر فالطرق وضعت لتطوير الإقتصاد وقيمة أرض المعمرين[1].

ولقد رفع الطريق من قيمة الأرض التي يعبرها إلى حد أن المضاربين عجلوا بحيازة الأراضي القريبة من مشاريع الطرق بغرض بيعها بأسعار أعلى وهذا عند الانتهاء من تلك المشاريع. وبسبب تسهيل عملية الوصول إلى الأسواق حفزت الطرق الإنتاج الزراعي وقللت من سعر المنتجات[2]، وفي سنة 1858 قدر "Du vernois " الطريق الوحيد الذي يعمل في كل الفصول في مقاطعة العاصمة آنذاك بين الجزائر والبليدة (50 كلم)، قدر فيه ثمن نقل القمح من سهول الشلف إلى مطاحن البليدة كان أكبر بنسبة 50% من الثمن الحقيقي للمنتوج[3].

وفي هذه الظروف كان من المستحيل تمويل الجزائر بأسعار عادية أو بتشجيع التصدير نحو مدن أخرى، وعندما أنشئت الطرق نحو سهل متيجة، وسهلي بني سليمان والمدية، زادت المنافسة مما سبب انخفاض أسعار النقل والمنتوج الزراعي.

عموما فقد واجهت التجارة الداخلية صعوبات كثيرة لم تكن قادرة على التطور بحريا بسبب قلة وسائل الإتصالات الضرورية، بالإضافة إلى التعريفات التي كانت مفروضة على نقل السلع والمتمثلة في– الضرائب– التي فرضتها شروط النقل الصعبة[4].

[1]– حوحو، رضا. شبكة السكك الحديديةالفرنسية في الجزائر و أثرها في تدعيم سلطة الإستعمار(1830–1914). المرجع السابق، ص23.

[2] - Yacono, X. Op.cit, p418.

[3] - Duvernois, C.A.J, Op.cit, p24.

[4]- حوحو، رضا. المرجع نفسه، ص24.

ب- السكك الحديدية

بعدما أحكم الإستعمار الفرنسي السيطرة العسكرية على الشمال الجزائري وبعض واحات ومدن الصحراء، انتقل مباشرة للتنفيذ على أرض الواقع الإستراتيجية الإقتصادية لاستغلال وتحويل خيرات الجزائر نحو المتروبول الفرنسي أو الأسواق الدولية[1].

وتتمحور هذه الإستراتيجية في وضع منظومة متكاملة تهيكل المجال الجزائري وفق ثلاثة مركبات ومفاصل أساسية لتحقيق الأهداف المحددة. وهي تتمثل في ربط مناطق الغنى الإقتصادية للجزائر(المناجم والمزارع ...) بأهم المناطق الرئيسية القريبة منها مثل: ميناء عنابة، سكيكدة، في عمالة قسنطينة، وميناء الجزائر في عمالة الوسط، وميناء وهران في عمالة الغرب، وذلك عبر شبكة من السكك الحديدية التي صممت لأغراض عسكرية و اقتصادية استعمارية تمتد عبر الخط الرئيسي العرضي الذي يربط تونس بالمغرب عن طريق الجزائر لتتفرع منه خطوط نحو الموانئ والصحراء[2].

وا ٍن ظهور فكرة إنشاء شبكة من السكك الحديدية في الجزائر يعكس الاهتمام الفارط للإدارة الإستعمارية بهذه المستعمرة ونية الاستيطان فيها. حيث مثلت السكك الحديدية للإدارة الاستعمارية سياسة ناجعة في استيطان المعمرين وانتشار نفوذهم في الجنوب، الشرق والغرب بالإضافة إلى هذا، فلقد طالبت الإدارة العسكرية بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية كطرق سريعة ومضمونة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثورات[3].

ويعود تاريخ مد السكك الحديدية بالجزائر إلى النصف الثاني من القرن التاسع عشر حينما نقل الحاكم الفرنسي "روندون" المرسوم المتعلق بالسكك الحديدية للجزائر وكان ذلك في

[1]- عميراوي، احميدة. **آثار السياسة الإستعمارية والإستيطانية في المجتمع الجزائري**. المرجع السابق، ص68.

[2]- المرجع نفسه، ص68.

[3]- حوحو، رضا. **شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الإستعمار(1830-1914)**. المرجع السابق، 45.

21 أفريل 1857، حيث عمل على هذا الحاكم على إنجاح مشروع عام لتجسيد مرسوم 7 أفريل 1857 الذي كان يتضمن إنجاز خط كبير مواز للساحل بالإضافة، إلى خطوط توغل تنطلق من الموانئ الرئيسية لضمان الإتصال من بونة وفيليبفيل إلى قسنطينة، ومن بجاية إلى سطيف ومن تنس إلى أورليونسفيل (الشلف)، ومن مستغانم وأرزيو إلى غليزان. وكانت الأشغال مرتبطة بحاجات الإستعمار[1].

وحتى توفر خدمات أوسع للمستوطنين الأوروبيين، وتواجه طلب المصانع المتزايد على الثروات الطبيعية الجزائرية منحت إدارة الإحتلال الفرنسي لشركة " باريس . ليون . المتوسط " (P.L.M)، في عام 1857 مهمة إنشاء خطين حديديين استراتيجيين.

- الخط الأول يربط الجزائر بوهر ان وميناءها، ويبلغ طوله 426 كلم.ليعوض بذلك الخط البحري الذي يربط بين ميناء الجزائر ووهران، والذي شهد ضغطا كبيرا، وتكاليف شحن كبيرة مما يعود سلبا على سعر المنتوج.
- الخط الثاني، في شكل عمودي مع الساحل والذي يربط سكيكدة بقسنطينة، ويبلغ طوله 86 كلم[2].

وهكذا تم لإدارة الإحتلال أن أنشأت خطا حديديا سنة 1863 يربط فيما بين مدن: تلمسان، سيدي بلعباس، وهران، الجزائر، وخطا آخر في سنة 1864 يربط فيما بين مستغانم و المحمدية ومنها صوب وهران والجزائر العاصمة.

وبالإضافة إلى الخط الحديدي الذي ربط ميناء عنابة بمنجم عين مكرة لنقل خام الحديد[3].

ويظهر أن شبكة السكة الحديدية لا تمتد إلا قليلا مع الساحل، بعيدة عنه بعشرات الكيلومترات، وهذا يعود إلى ضيق السهول الساحلية وتقطعها، وتمتد في شكل طولي وآخر

---

[1]- جوليان، شارل آندري. تاريخ الجزائر المعاصرة. الجزائر: دار الأمة، 2008، ص674.

[2]- بن داهة، عدة. الإستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر. المرجع السابق، ص165.

[3] - Dhe et Jean Denizet. Op.cit, p39.

عرضي، فالأول يخدم المنطقة التلية وهو خط رئيسي تتصل به الفروع من الشمال و الجنوب. والثاني عرضي ينطلق من المدن الرئيسية في الشمال نحو المراكز والآبار في الجنوب[1].

ومن أهم الخطوط التي تبرز حقيقة أهداف هذه الاستراتيجية الإستعمارية نجد ما يلي:

_ خط عنابة . تبسة، الذي يتقاطع مع الخط الطولي الرئيسي القادم من مدينة سوق أهراس ويربط مناجم الونزة وبوخضرة والكويف لاستخراج خام الحديد والفوسفات، والتوجه بهما إلى ميناء عنابة للتصدير. وتولّت إنشاء هذا الخط الحديدي شركة "Guelma– Bone" (B–G).

_ خط سكيكدة . تقرت، الذي يتقاطع مع الخط الطولي الرئيسي عند مدينة الخروب بالقرب من قسنطينة، وهو يربط الواحات الصحراوية وآبار البترول بميناء سكيكدة فيما بعد سنة 1954 أي سنة اكتشاف البترول في الصحراء الجزائرية[2].

_ خط العاصمة . البليدة، والذي يعتبر أول مشروع لسكة الحديد تم التحضير له في سبتمبر 1844، حينما تقدم كل من المهندس المدني " M.de Redon " و" Lichlin " (مالك أراضي بالجزائر) بطلب رخصة لإنشاء سكة الحديد الجزائر– البليدة من الماريشال "بيجو" " Bugeaud"*. وتم إنجازه في 31 مارس 1863 من طرف شركة باريس– ليون– البحر

---

[1]– بن عمر، الحاج موسى. **السياسة النفطية في الجزائر (1952–1962).** الجزائر: جمعية التراث للنشر، 2004، ص87.

[2]- Louis, Hamel. **Les chemins de fer Algériens « étude historique sur la constitution du réseau**, Le classement de 1857, adophe Jourdan libraire de L'académie. 1885, p113.

* **الماريشال بيجو:** ولد سنة 1747، حيث عمل في الزراعة حتى التحق بالجيش سنة 1804 برتبة جندي، ثم رقي إلى رتبة عريف. حارب لمدة ستة سنوات في إسبانيا، أرسلته حكومة باريس إلى الجزائر سنة 1836 فحارب الأمير عبد القادر الجزائري ثم رقي إلى رتبة جنرال سنة 1836، ثم فاوض الأمير ووقع معه معاهدة التافنة سنة 1837. وفي عام 1841عيّن حاكما عاما للجزائر حتى سنة 1847، ثم توفي سنة 1849. ينظر: علاق، محمد. الأمير عبد القادر في كتابات العسكريين. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر. قسم التاريخ، جامعة الجزائر2، 2011-2012، ص30.

المتوسط (PLM) وقدرت مصاريف الإنجاز حوالي 18952553 فرنك[1]. **(ينظر الملحق رقم12).**

وا إن الدوافع والأسباب التي حفزت على اختيار هذه المنطقة لتنفيذ هذا الخط(خط العاصمة، البليدة والذي يمتد على طول 49 كم) عديدة من أهمها:

_ الأهمية الإقتصادية للمنطقة الممتدة بين البليدة والجزائر، فبالإضافة إلى حيويتها العمرانية فهي تتمتع بمساحات شاسعة من الأراضي الخصبة الصالحة للزراعة مما شجع شركات السكك الحديدية على التنافس عليها بحيث أصبحت تنظر لها على أنها مصدر نشط في تحقيق الاستثمار والأرباح.

_ كان ينظر لهذه المنطقة على أنها أنسب المناطق الواقعة غرب الجزائر العاصمة بحيث يجعل من البليدة مركزا عسكريا حصينا وقويا[2].

_ خط سكيكدة – قسنطينة، ففي عام 1854 عرضا كل من " Frederic " و" Lacroix Eugene " مدعومين بجماعة إنجليزية (Cladstone, Hope) وأخرى ألمانية (Koenigwoarter, Erlanger) القيام بإنشاء سكة حديد تربط سكيكدة وسطورة "Stora" بقسنطينة، والذي يمتد على طول 87 كم، ويعتبر هذا الأخير من أنشط خطوط العبور في القطر الجزائري، حيث يربط ميناء سطورة بأحد أكبر نقاط التجارة في المستعمرة قسنطينة على أن يتم تمديده لاحقا شمالا نحو سطيف وجنوبا نحو باتنة، مع إرفاق مشروع هذا الخط الحديدي بمشروع صيانة وتجديد ميناء سطورة الذي سيدعم الحيوية التجارية لهذا الخط[3].

_ خط الجزائر – وهران مارا بـ" Maison Carrée "، بوفاريك، البليدة، عمورة، غليزان.

_ خط وهران – بشار كولمب – عين الصفراء، الذي أنشأ لنقل الفحم الحجري من مناجم القنادسة.

---

1 - Gouverneur générale. Op.cit, p18.

2 - Louis, Hamel. Opcit, p114.

3 - Ibid, p114.

وكما توجد خطوط ضيقة لخدمة المعادن والمناجم، وخط ضيق جديد يصل واحات سوف بسكة الزيبان وتقرت، ويبلغ طوله 150 كيلومتر، وهو يخرج من قرية برج سطيل جنوب الشقة[1].

فطول السكك الحديدية الجزائرية يبلغ 4400 كيلومتر، يضاف لها نحو 450 كيلومتر من السكك الضيقة الثانوية[2].

وبعد سنة 1871 أخذت الشركات الفرنسية بربط مناجم حديد الونزة بالموانئ الساحلية وا ٍنشاء خطوط حديدية أخرى بين المدن الداخلية والموانئ الساحلية حتى يمكن للجيوش الفرنسية أن تتحرك بسرعة وسهولة لقمع الثورات[3].

وبفضل هذه الشبكة من الطرقات الرابطة بين مناطق الاستخراج والموانئ الجزائرية خلال الإحتلال الفرنسي، يتبين لنا أن فرنسا كانت تسعى إلى تحويل المواد الأولية والمنتجات الزراعية صوب الوطن الأم. ومن خلال رسم شبكة الطرقات نحدد استراتيجية الإستعمار الفرنسي في الجزائر وأهدافه وأبعاده الرامية إلى توفير المواد الأولية لمصانع فرنساوا ٍلى إنشاء المزيد من القرى الاستيطانية ووصول المزيد من الكولون إلى الجزائر[4].

وكانت قيمة المستعمرة الجزائرية في نظر الفرنسيين تقاس على أساس الفوائد التي يمكن أن تنتظر منها على الصعيد التجاري، وهكذا جاء تطور شبكة السكك الحديدية استجابة لاعتبارات مادية[5].

2-2: شبكة المواصلات الخارجية

---

[1]– عميراوي، احميدة. آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري، المرجع السابق، ص69.

[2]– المدني، أحمد توفيق. **هذه هي الجزائر**. المرجع السابق، ص130.

[3]– جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث**.ج2، المرجع السابق، ص82.

[4]– عباد، صالح. **الجزائر بين فرنسا والمستوطنين(1830. 1930)**. المرجع السابق، ص29.

[5]– مياسي، إبراهيم. **الإحتلال الفرنسي للصحراء الجزائرية 1934.1837**. الجزائر: دار هومة، ص439.

2-2-1: علاقتها بفرنسا

إن الخطوط البحرية الرئيسية بين الموانئ الجزائرية والموانئ الفرنسية هي خطوط قديمة ترجع إلى العصور الوسطى، وا إننا نجدها منظمة حسب الأهمية الإقتصادية أو التجارية إن صح ذلك. وهي كالتالي:

_ الخط الرابط بين ميناء مرسيليا وكل من ميناء الجزائر، وهران، سطورة وعنابة.

_ الطريق البحري الرابط بين ميناء فوندر "Port-Vendre"، وكل من ميناء الجزائر ووهران.

_ الخط الرابط بين الموانئ الفرنسية الرئيسية(Port Marseille, Séte, Louis-du-Rhone, Nice, Cassis, Bordeaux)، والموانئ الجزائرية: ميناء الجزائر، وهران، سطورة وعنابة[1].

_ الطريق البحري الرابط بين موانئ الجنوب الفرنسي(Marseille, Touloun, Cassis, Ciotat)، وموانئ الشرق الجزائري: ميناء عنابة وسطورة[2].

أما فيما يخص العلاقات التجارية بين هذه الموانئ فنجدها محصورة في ميناء مرسيليا و الموانئ الجزائرية الأخرى ولاسيما موانئ الشرق الجزائري، بحيث تعود هذه العلاقات إلى العصور الوسطى عندما كان لهذه المدينة قنصل في عنابة يمثلها ويرعى مصالحها، وتدعمت هذه الروابط حينما حصل الفرنسيون على امتياز يسمح لهم بصيد المرجان من سواحل شرق الإيالة، واستعمال الموانئ هناك للتجارة.

ويعتبر النصف الثاني من القرن الثامن عشر عهد ازدهار بالنسبة لهذه العلاقات، حيث كانت مدينة مرسيليا تستورد سنويا، من موانئ الشرق الجزائري حوالي ثلاثمائة ألف قنطار من القمح[3].

---

[1]- Dhe et Jean Denizet. Op.cit, p59.

[2]- غطاس، عائشة. **العلاقات الجزائرية الفرنسية في القرن السابع عشر**. المرجع السابق، ص104.

[3]- الزبيري، محمد العربي. **التجارة الخارجية للشرق الجزائري**. المرجع السابق، ص129.

أما ميناء طولون فقد كان له دورا عسكريا بارزا، باعتباره كان يمثل المكان الذي غادرت منه الحملة الفرنسية إلى الجزائر في منتصف شهر أفريل 1827. باتجاه سيدي فرج[1].

ومنه نستنتج بأن هذه الخطوط البحرية الخارجية قد مثلت أهم الطرق البحرية التي استغلها الإحتلال الفرنسي في السيطرة على التجارة الخارجية لجزائرية والتي أصبحت حكرا عليهمما أدى إلى دمج الإقتصاد الجزائر ي بالاقتصاد الفرنسي.

2-2-2: علاقتها بالصحراء (مناطق النفوذ الفرنسي)

في الوقت الذي كان فيه الفرنسيون جادين في الغزو والتوسع إلى جنوب الجزائر والصحراء، أولوا اهتمامهم بموضوع المواصلات التي تمثل العنصر الأساسي والفعال.

ولقد اهتموا في بادئ الأمر بالتعرف على طرق القوافل الصحراوية القديمة، وتحديدها بواسطة الحملات العسكرية، والبعثات الاستكشافية المكثفة التي كانوا يرسلونها إلى الجنوب. وبواسطة دراسة كتب الرحالة العرب الذين جابوا الصحراء وكتبوا عنها، أمثال: ابن بطوطة، الإدريسي، ابن حوقل، ابن خلدون، الحسن الوزان والبكري، وغيرهم من الرحالة[2].

ومن ضمن من درس هذه الطرق، وتعرف عليها نجد "قودراي" (Goudray)، الذي اهتم بعلاقات تلمسان الزيانية مع بلاد السودان من الناحية التجارية، و"إدوارد بلان" (Edouard Blanc)، الذي كتب عنها دراسة هامة ووضع لها خريطة جامعة، حدد فيها حتى تلك الطرق التي سلكها المغامرون الأوروبيون أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر، وأوردها على الشكل التالي[3]:

_ طريق وهران وأرزيو إلى تمبوكتو، يمر هذا الطريق على خيثر، ومشرية، وعين الصفراء ويتبع مجرى وادي زوزفانة إلى إيجلي، حيث يلتقي بطريق فاس إلى تمبوكتو.

1- أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث**. المرجع السابق، ص29.

2- بوعزيز، يحي. **مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية**. الجزائر: (د،م،ن)، 1999، ص 74.

3 - Edouard, Blanc. **Les route de l'Afrique septentrionale au Soudan**, Paris, 1890, p169.

ولهذا الطريق فرع آخر مستقيم يبدأ من خيثر إلى البيض، والمنفب وتوات، حيث يلتقي بطرق وهران، وفاس، ومكناس، إلى تمبوكتو، وقد سلكه "كولونيو" عام 1860[1].

_ طريق مدينة الجزائر إلى تمبوكتو، ويمر هذا الطريق على البليدة، وبوغار، والأغواط وغرداية، والقليعة، وعين صالح، وأكابلي، وبيرتيريشومين حيث يلتقي بطريق توات إلى تمبوكتو وقد سلكه الضابط "بالا".

ولهذا الطريق فرع آخر من عين صالح إلى بئر عسيو، وتنتيلوست، حيث يتفرع إلى فرعين كذلك، فرع إلى أقادم، وماو، شرق بحيرة تشاد، وكوكا جنوبها، وفرع إلى الجنوب الغربي نحو أفاديس حيث يتفرع هو الآخر إلى فرعين: فرع إلى سوكوتو، وفرع إلى كاتسنا[2].

_ طريق سكيكدة وقسنطينة إلى أمفيد، والهقار، وتمبوكتو، يمر هذا الطريق بباتنة وبسكرة وتقرت، وورقلة، والبيوض، وأمفيد، وتيميساو وأيفرنان، إلى مبروك وتمبوكتو، أو إلى شط بوروم. وقد مر على جانب هذا الطريق "فلاتر"، عبر حوض ايغرغر.

ولهذا الطريق فرع يبدأ من جنوب بسكرة، ويتجه إلى وادي سوف، ومن هناك إلى غدامس وغات، وجبادو، وبلما، وأفاديم، وماو، وفر ع من البيوض إلى عين صالح، وفرع ثالث إلى غات[3].

ولقد تمثل هدف الفرنسيون من هذه الطرق في:

_ تسهيل عمليات تنقل قواتهم العسكرية الغازية، وتذليل ظروف استقرارها في المراكز العسكرية المختلفة التي أنشؤوها فعلا، أو التي سينشؤونها مستقبلا في الواحات والمناطق الإستراتيجية.

_ ربط مستعمراتهم المختلفة ببعضها البعض في الشمال، والغرب والوسط.

_ خدمة التجارة الفرنسية، وفتح الأبواب والسبل لها في كل أسواق إفريقيا[4].

---

[1]- Ibid, p171.

[2]- F, Cabanis. **Grand chemin de fer d'Afrique**, paris, 1853, p32.

[3]- Ibid, p33.

[4] –بوعزيز، يحي. **مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية**. المرجع السابق، ص75.

ولقد كانت الجزائر تقيم علاقات تجارية هامة مع بلاد السودان*، وكانت القوافل الجزائرية بقيادة التوارق* والخنافسة*، كثيرا ما تحط رحالها في أكبر أسواق إفريقيا مثل تمبوكتو وكانو ونوفي وأغادس، تحمل إليها منتوجات الإيالة ومصنوعاتها وبعض ما تستورده من دول الخارج عن طريق موانئها، كميناء الجزائر ووهران وعنابة وسطورة، والتي تعتبر الموانئ الرئيسية التي تعتمدها التجارة الخارجية في حركتي التصدير والإستيراد، وكان التجار الجزائريون يجلبون من المناطق الصحراوية كل ما يعترضهم من مواد مفقودة في الشمال. وكانت أهم المراكز التي تنطلق منها هذه القوافل هي: قسنطينة، الوادي، تقرت وورقلة[1].

بعدما أحكم الإستعمار الفرنسي السيطرة العسكرية على الشمال الجزائري انتقل مباشرة للتنفيذ على أرض الواقع الإستراتيجية الإقتصادية لاستغلال وتحويل خيرات الجزائر نحو المتروبول الفرنسي، وتتمثل هذه الإستراتيجية في ربط مناطق الغنى الإقتصادية للجزائر بأهم الموانئ القريبة منها، ومن ثم القيام بعملية تصديرها نحو الموانئ الفرنسية المجاورة لها.

***بلاد السودان:** المقصود بها أقطار مالي والنيجر وشمال نيجيريا.

***التوارق:** هم خليط من القبائل الرحل التي تقود القوافل السودانية ولهم ذكاء خارق ويتسمون بالحذر الشديد، كما أنهم جنود بواسل يعرفون كيف يدافعون عن أنفسهم عند الحاجة.

***الخنافسة:** قبيلة جزائرية تسكن مع أولاد ابن ناصر مدينة عين صالح وضواحيها وتعيش في تنافس مستمر مع التوارق.

ينظر: الزبيري، محمد العربي. **التجارة الخارجية للشرق الجزائري**. المرجع السابق، ص161.

[1]– المرجع نفسه، ص161.

أسفرت دراستنا لموضوع " أثر الموانئ الجزائرية في الإقتصاد الكولونيالي (1830-1914)"، عن جملة من النتائج نلخصها فيما يلي:

* كانت وضعية الموانئ الجزائرية (ميناء وهران، الجزائر، سطورة، عنابة)، خلال العهد العثماني في حالة لا بأس إذا ما ارتبطت بأهداف الأتراك، ويعود ذلك إلى اهتمام الحكام الأتراك وحتى الإسبانيين من قبلهم، بهذه الموانئ كونها كانت تمثل أهم القواعد العسكرية التي كانوا يعتمدون عليها في صد التحرشات والحملات الصليبية، وكذا محاربة القراصنة الأوروبيين. بالإضافة إلى كونها كانت تمثل أحد المراكز التجارية التي يعتمد عليها في تنشيط حركة التجارة الخارجية، ولا سيما مع دول أوربا التي كانت تربطها معها علاقات تجارية وطيدة في تلك الفترة. وبالرغم من اهتمام العثمانيين بهذه الموانئ إلا أن حالتها بقيت مهترئة إذا ما قورنت بالحالة التي كانت عليها خلال العهد الاستعماري.

* شهدت الموانئ الجزائرية (ميناء وهران، الجزائر، سطورة و عنابة) خلال الحقبة الاستعمارية تطورا ملحوظا من جهة الجانب الشكلي، حيث عمل المهندسون الفرنسيون منذ الوهلة الأولى لاحتلالهم الجزائر على العناية بها من خلال الأشغال الترميمية و التوسيعية التي قاموا بإنجازها، وذلك بهدف تسهيل عملية النقل البحري والتبادل التجاري بين الجزائر والدول المجاورة لها خاصة فرنسا.

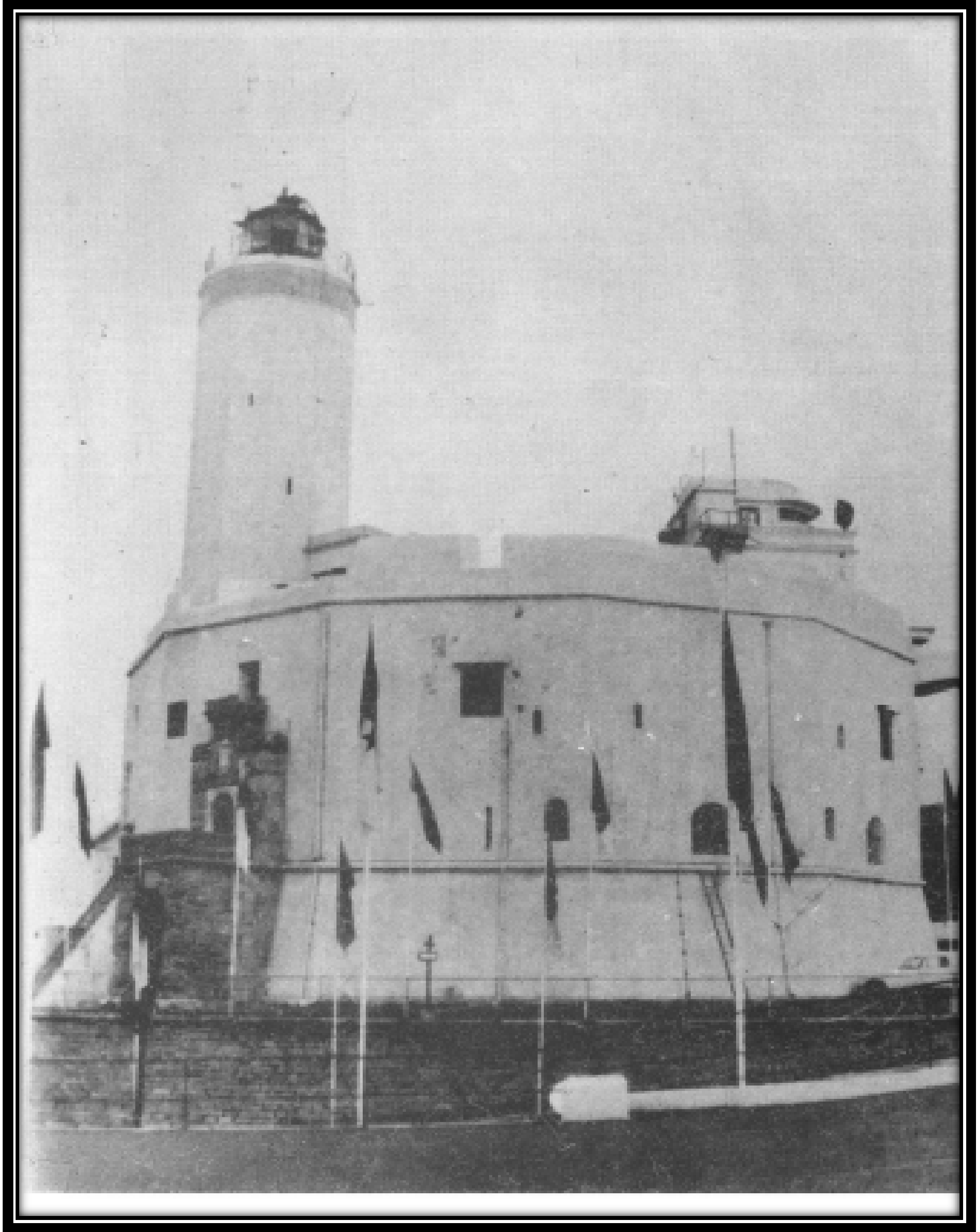
أما من الناحية الاقتصادية فعرفت هي أيضا نموا وتطورا كبيرا، حيث كان للميناء الجزائري دورا فعالا في السياسة الاقتصادية الفرنسية، فقد مثلت الموانئ الجزائرية المدروسة همزات وصل تجارية بين الجزائر وأوربا مما ساهم في إنماء الإقتصاد الكولونيالي في جزائر القرن التاسع عشر.

* لقد حظيت الموانئ الجزائرية المدروسة باهتمام كبير من قبل الإدارة الاستعمارية الفرنسية التي اتخذتها كأداة سيطرة وتوغل وليس كإنجاز حضري مدني، بحيث نجد المستعمر الفرنسي قد جعل من هذه الموانئ وسيلة لتوجيه الإقتصاد الجزائري نحو الإقتصاد الفرنسي بهدف تطويره والنهوض به، وذلك خدمة للمصالح والأطماع الاستعمارية.

* بعدما أحكم الإستعمار الفرنسي السيطرة العسكرية على الشمال الجزائري انتقل مباشرة للتنفيذ على أرض الواقع الإستراتيجية الإقتصادية لاستغلال وتحويل خيرات الجزائر نحو المتروبول الفرنسي، وتتمثل هذه الإستراتيجية في ربط مناطق الغنى الإقتصادية للجزائر بأهم الموانئ القريبة منها، ومن ثم القيام بعملية تصديرها نحو الموانئ الفرنسية المجاورة لها. وقد تم له ذلك بفضل شبكة من الطرق والسكك الحديدية التي تعكس الاهتمام الفارط للإدارة الاستعمارية بهذه المستعمرة من الناحية الاقتصادية وكذا العسكرية.

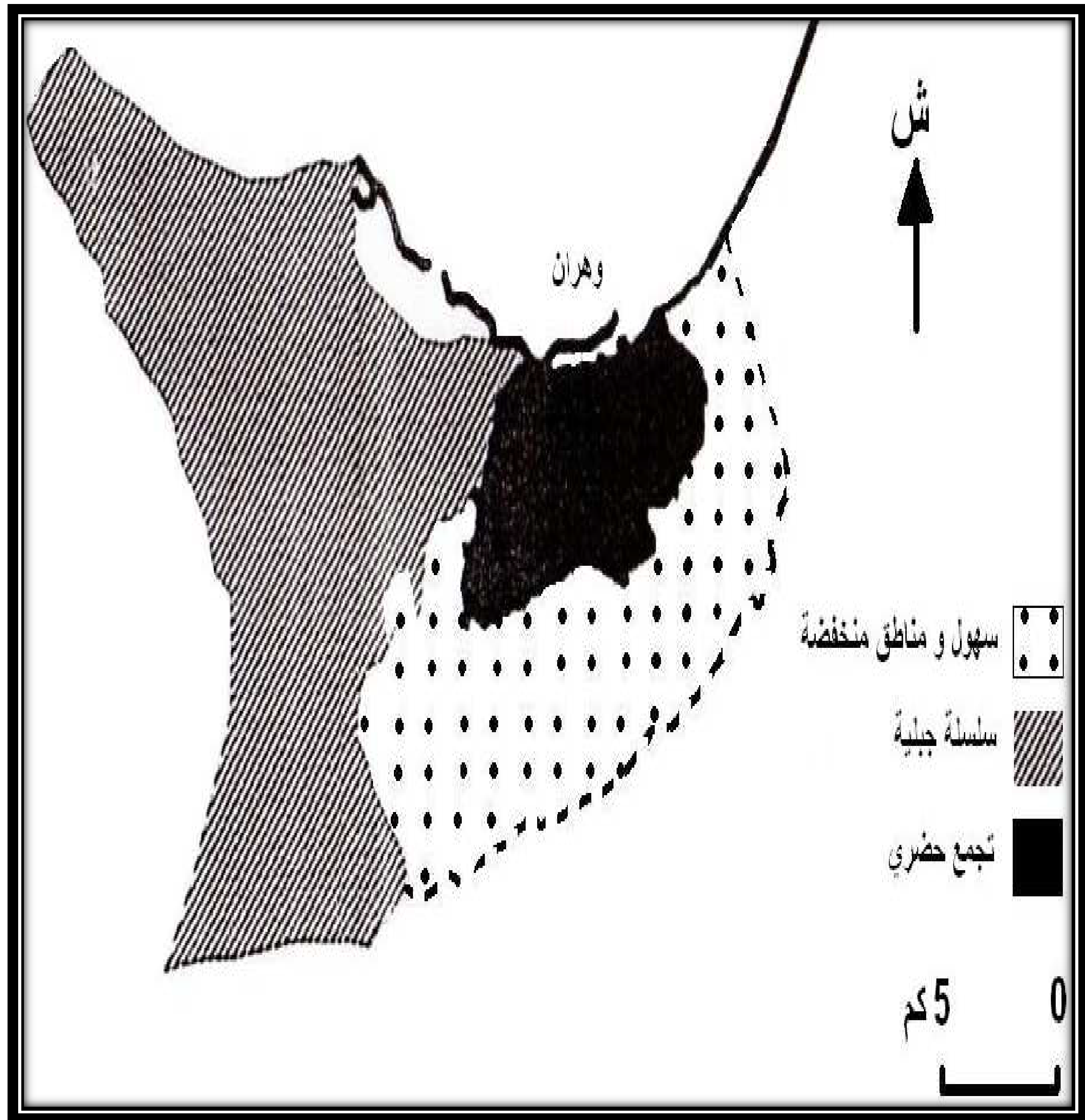
* على العموم فلقد بذلت الإدارة الاستعمارية مجهودات جبارة قصد التحسين من وضعية الموانئ الموروثة على العهد العثماني، والتي كانت بحالة مهترئة تفتقر لحداثة القرن التاسع عشر، ولقد استطاعت الإدارة الاستعمارية عن طريق أجهزتها الهندسية المدنية والعسكرية من إنشاء مؤسسة بحرية لها دور فعال في الإقتصاد على المستوى الداخلي (التجارة الداخلية) أو الخارجي (التجارة الخارجية)، إلا أن كل هذا كان يصب لصالح كفة الكولون ونحو المتروبول الفرنسي على حساب أرض وسواحل الأهالي الجزائريين، أي أن الميناء الجزائري في الحقبة الكولونيالية كان أداة سيطرة استعمارية ولم يكن مؤسسة أهلية مدنية.

الملحق رقم01: حصن البنيون(برج الفنار)



المصدر: خلاصي، علي. المنشآت العسكرية الجزائرية الحديث، المرجع السابق، ص170.

الملحق رقم02: رسم تخطيطي يوضح موضع ميناء وهران.



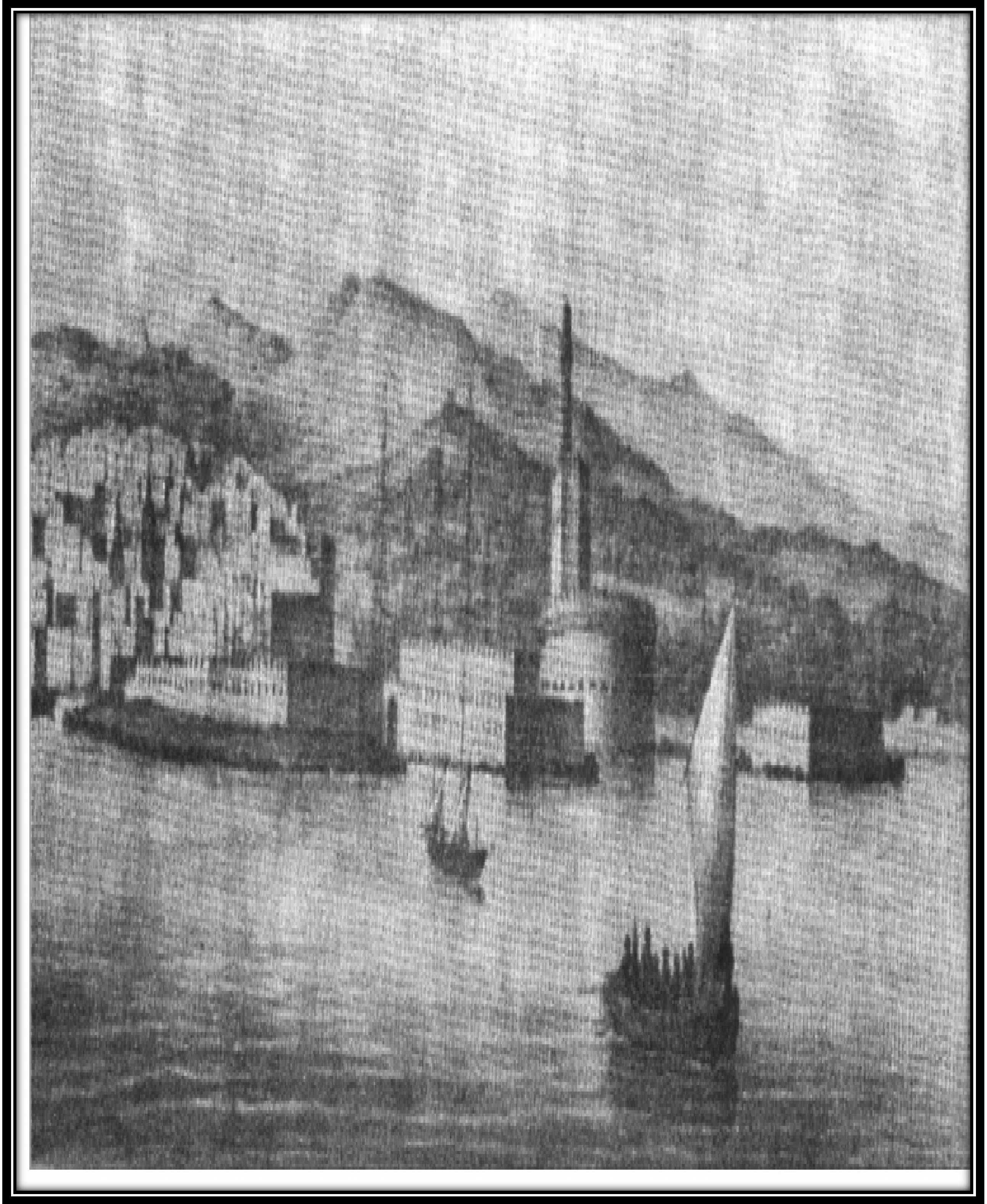
المصدر: محمد الشريف، فاطمة الزهراء. رميني، فوزية. الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها. ع07، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة وهران، الجزائر، 2011، ص158.

الملحق رقم03: ميناء وهران سنة 1914.



المصدر: Paul, Laurent. Les ports maritimes Algériens,Opcit, p38.

الملحق رقم04: ميناء مدينة الجزائر سنة1914.



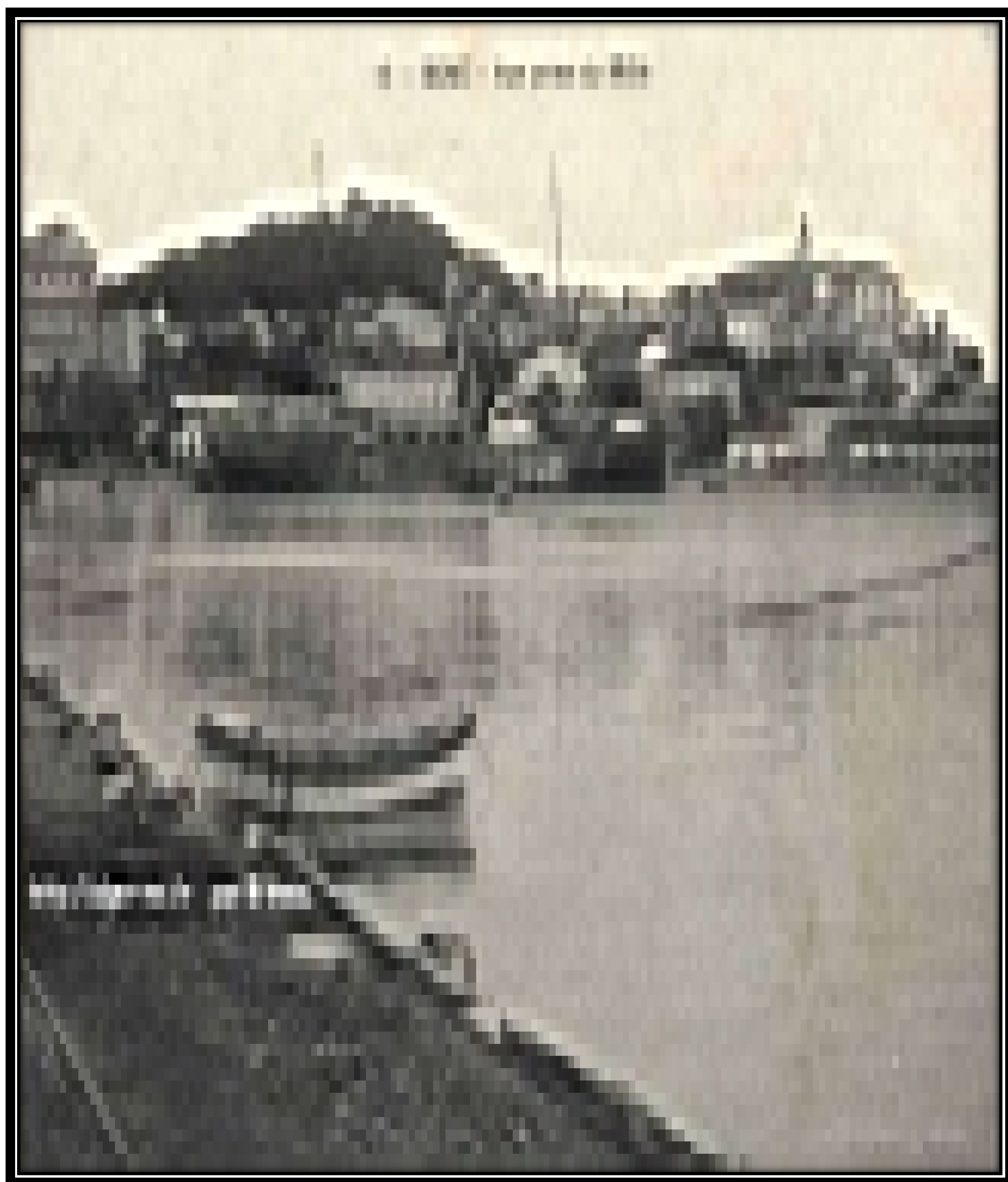
المصدر: خلاصي، علي. المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث، المرجع السابق، ص41.

الملحق رقم05:رسم تخطيطي لميناء عنابة سنة 1885.



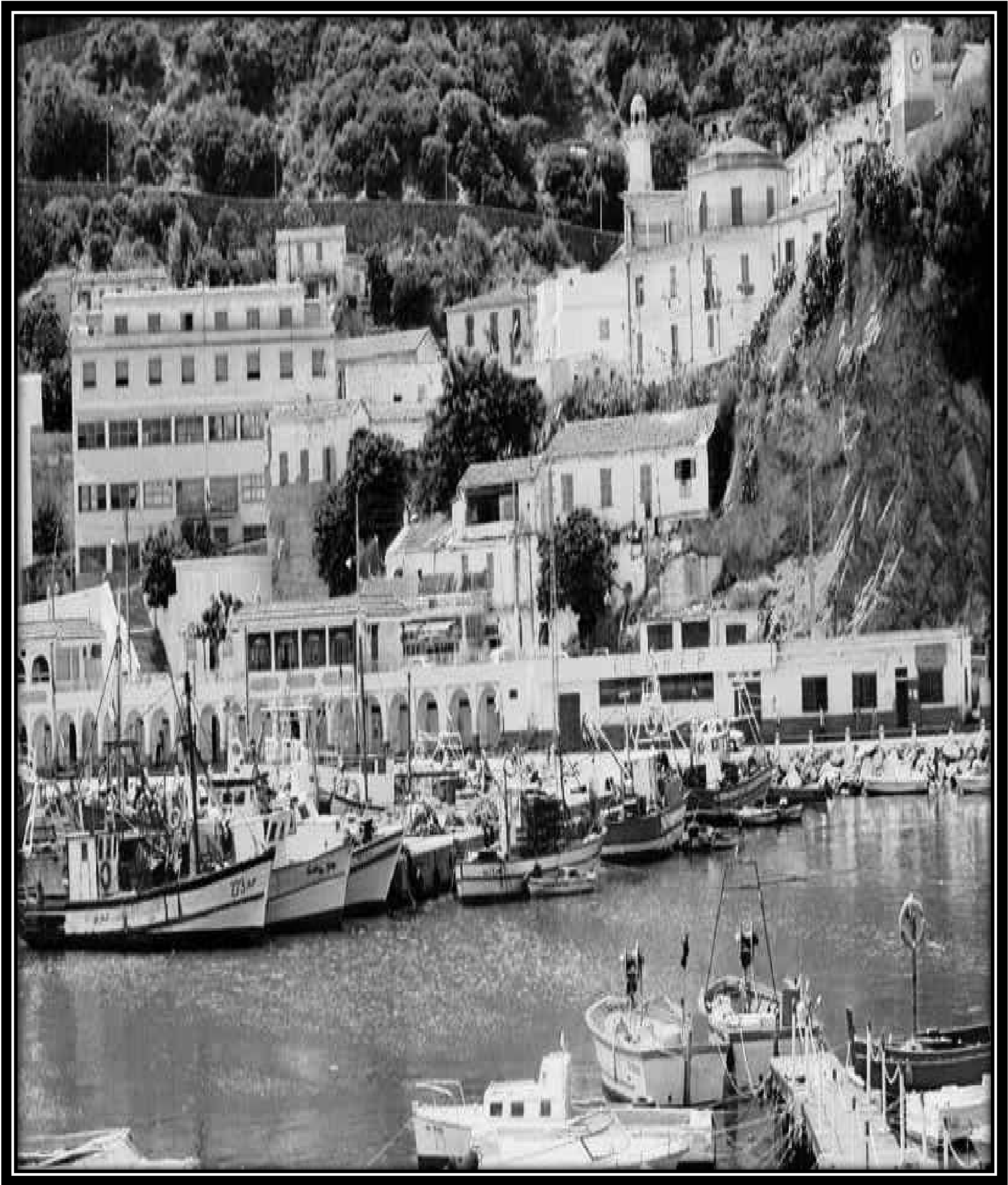
المصدر:.Paul, Laurent. Les ports maritimes Algériens, Opcit, p60

الملحق رقم06: ميناء عنابة سنة 1894.



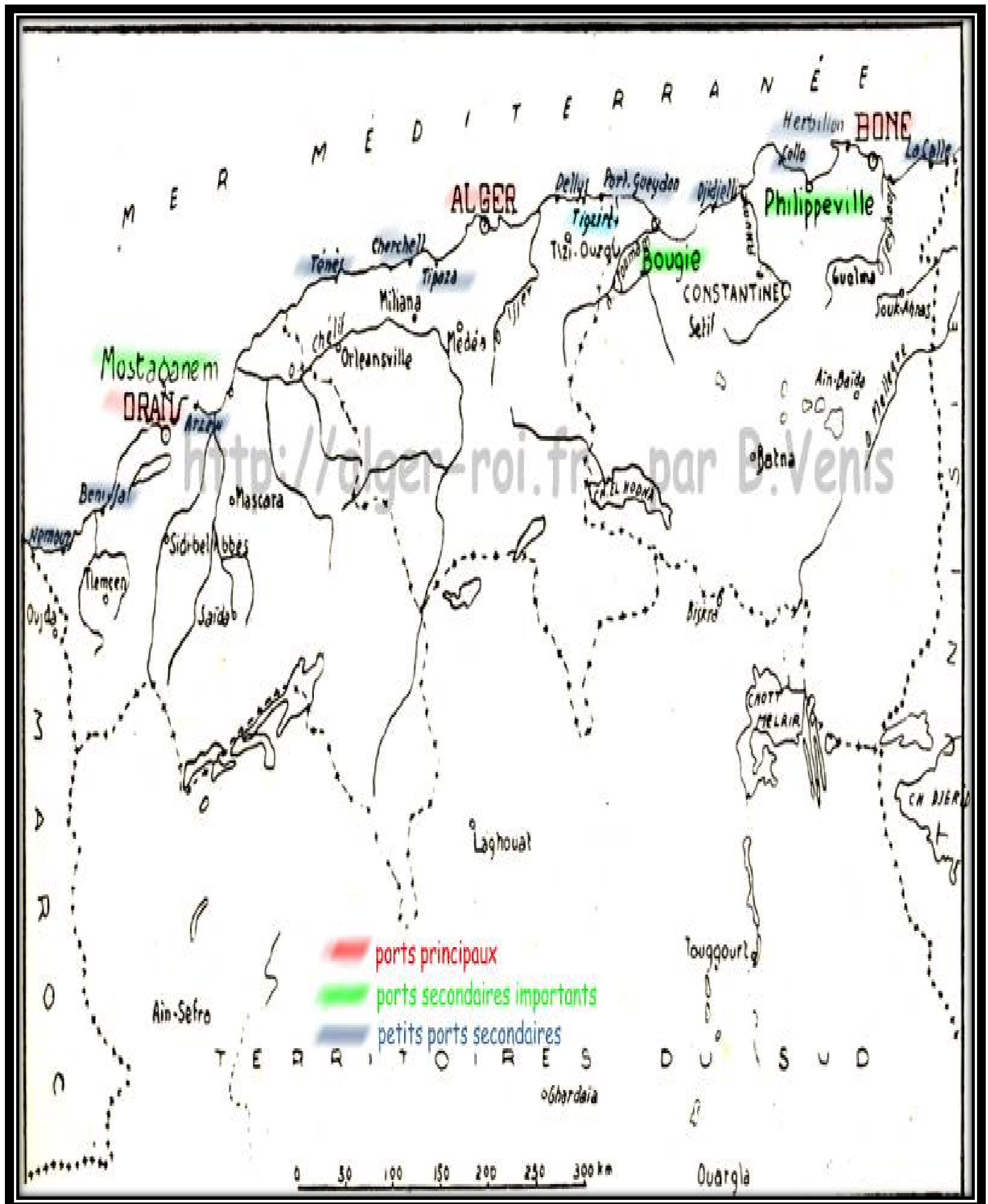
المصدر: Paul, Laurent. Les ports maritimes Algériens, Op.cit, p59

الملحق رقم07: منظر من الشريط الساحلي لميناء سطورة.



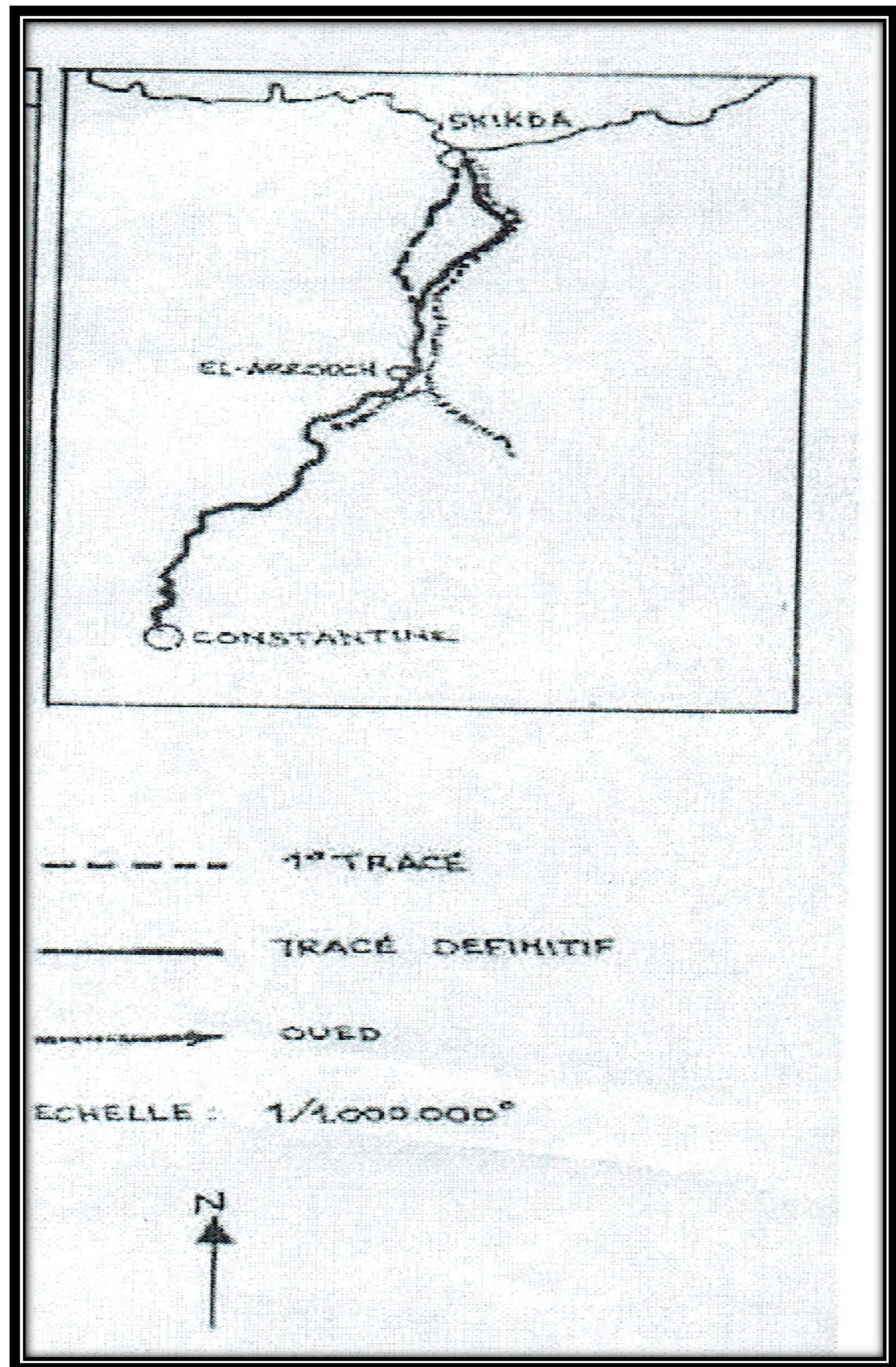
المصدر: صالحي، توفيق. المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية (1838-1962)، المرجع السابق، ص313.

الملحق رقم08: خريطة الموانئ التجارية الجزائرية



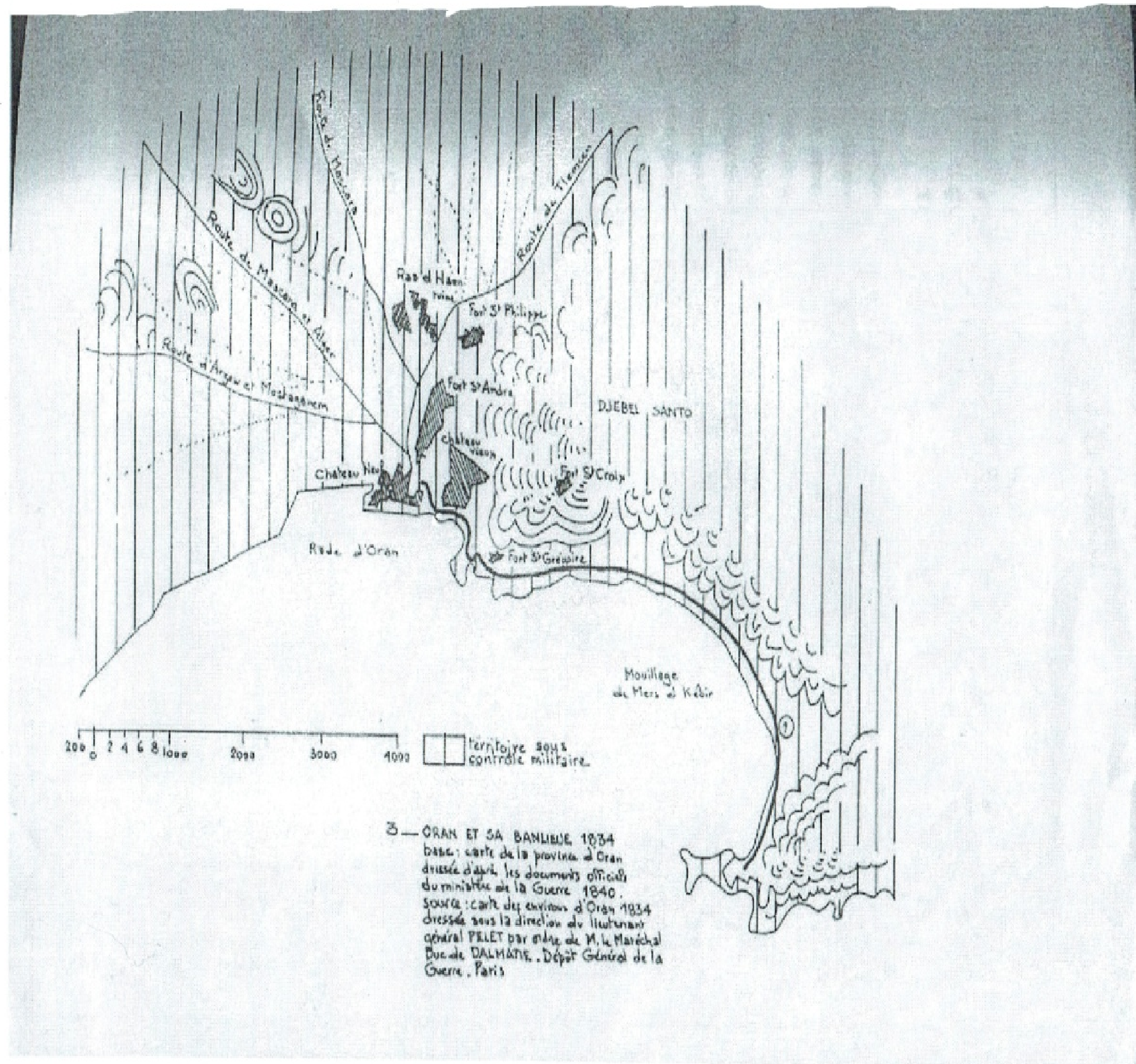
المصدر: Paul, Laurent. Les ports maritimes Algériens.Op.cit, p02

الملحق رقم09: الطريق الرابط بين سكيكدة – قسنطينة



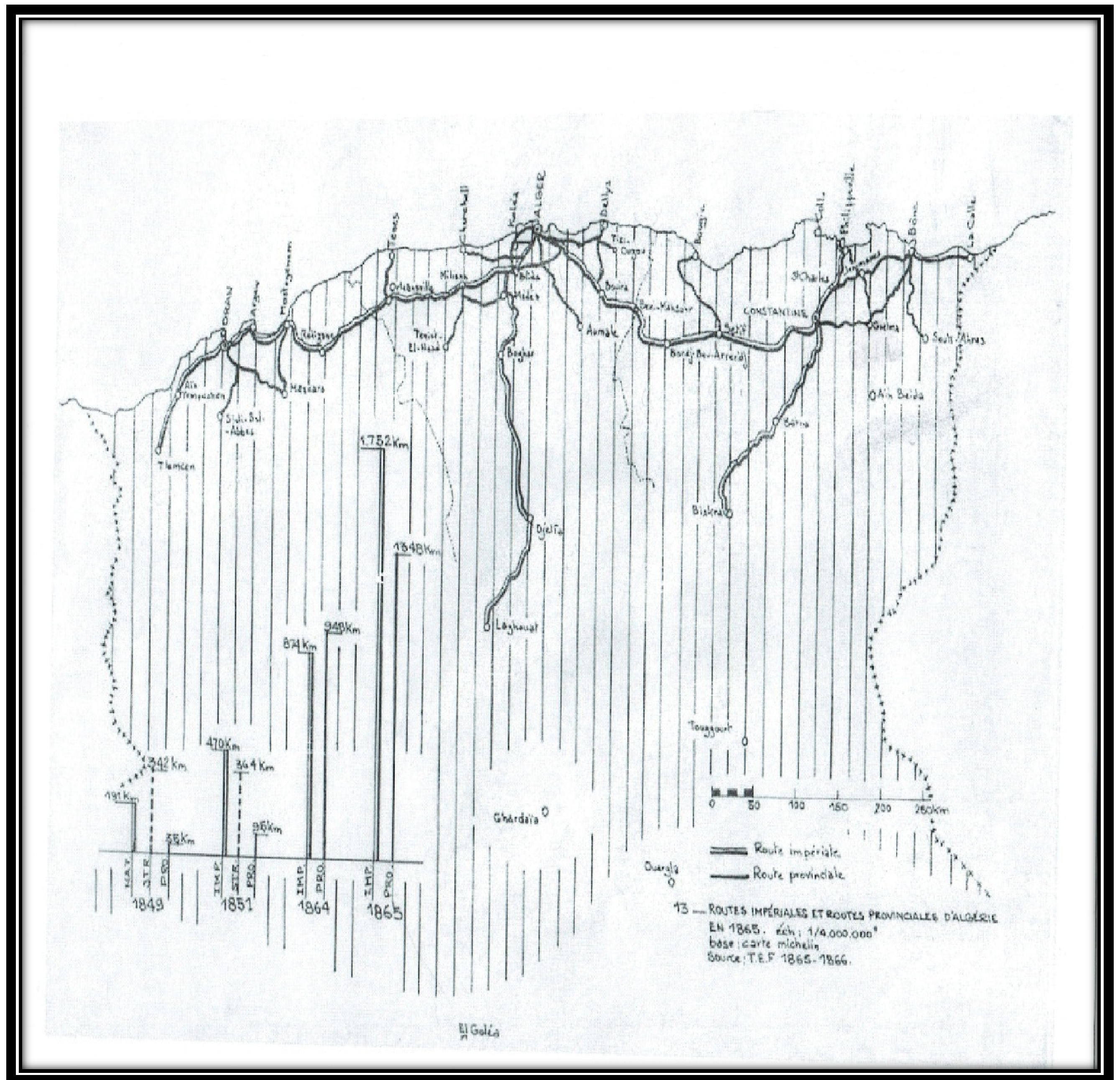
المصدر: Tableaux situations de France

الملحق رقم10: الطريق الرابط بين وهران- المرسى الكبير



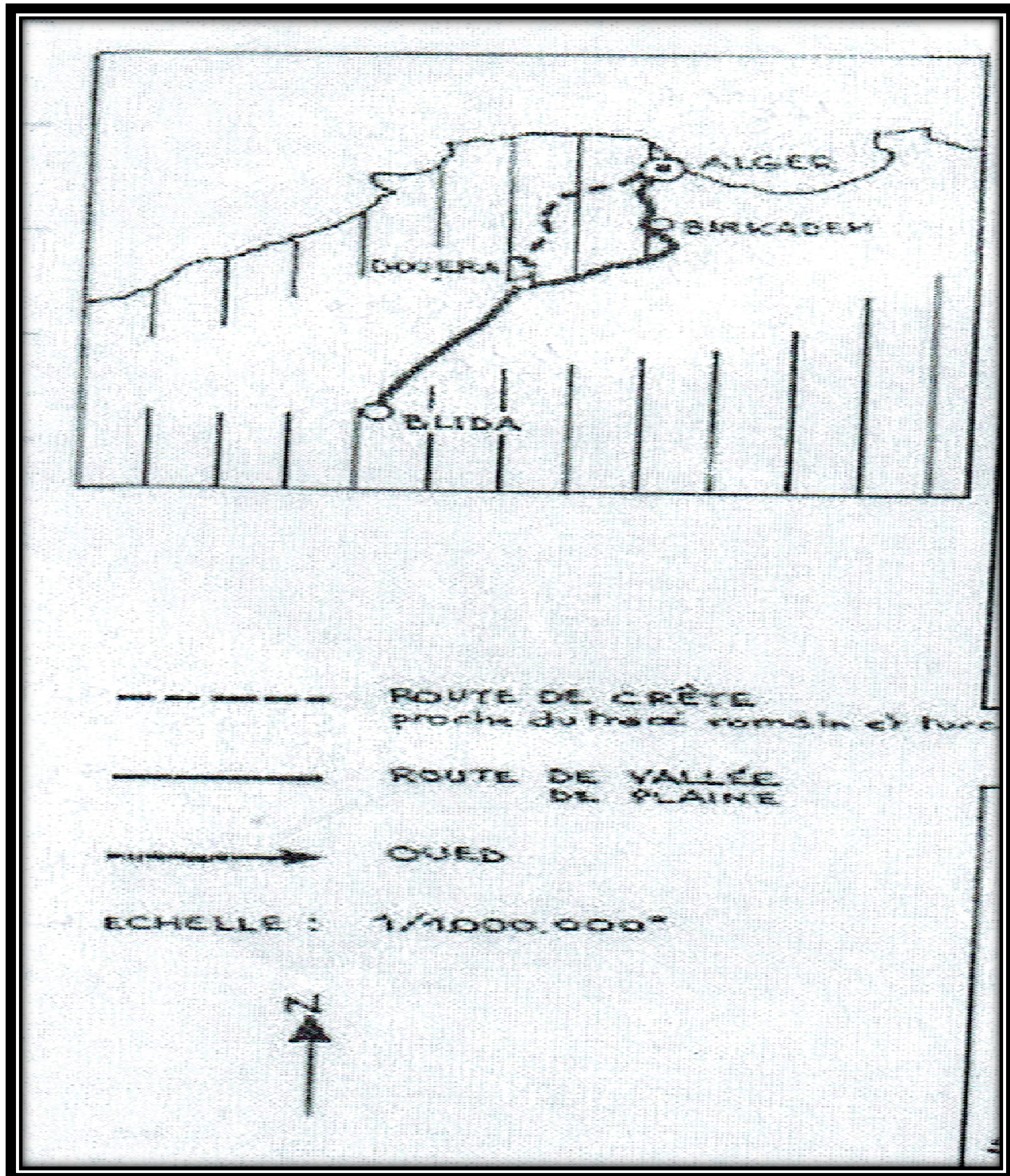
المصدر: Tableaux situations de France

الملحق رقم11: خريطة الطرق الوطنية والإمبراطورية الجزائرية في ظل نظام الحكم العسكري (1830-1870).



المصدر: Tableaux situations de France

الملحق رقم12: الطريق الرابط الجزائر – البليدة.



المصدر:Tableaux situations de France

أولا: المصادر

1_ باللغة العربية:

01_ بربروس، خير الدين. **مذكرات خير الدين بربروس،** تر: محمد دراج، (د،ب): الأصالة للنشر، 2010.

02- ابن حوقل النصيبي، أبي القاسم. **صورة الأرض**. بيروت: منشورات دار مكتبة الحياة، 1979.

03- الزهار، أحمد الشريف. **مذكرات الحاج أحمد الشريف الزهار ، نقيب أشراف الجزائر 1754 .1830.** تح : أحمد توفيق المدني، ط2، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر، 1980.

04- أبي عبيد، البكري. **كتاب المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب**. تق: De Slane، الجزائر: 1857._

05- الإدريسي، عبد الله الشريف. **القارة الإفريقية وجزيرة الأندلس.مقتبس من كتاب نزهة المشتاق.** تح: إسماعيل العربي، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1983.

06- بن عثمان، حمدان خوجة. **المرآة** .تع.تح: الزبيري، محمد العربي، ط2، الجزائر: ش.و.ن، 1982.

07- كاربخال، مارمول. **إفريقيا.** تر: محمد حجي وآخرون، ج3، المغرب: دار المعرفة،1988.

08- مجهول، **غزوات عروج وخير الدين.** تع:نور الدين عبد القادر، الجزائر: المطبعة الثعالبية والمكتبة الوطنية،1934.

2 . بالفرنسية:

09- Arséne, Berteuil. **lAlgérie francaise (histoire, coutume, indistrie, agriculture)**. Paris, 1856.

10- Berbrugger, A. **Algérie, Histoire pittoresque et monumentale.** T1, Paris,1843.

11- Biliard et E. Balen si**. Vergneaud, Larose**, Paris, 1930.

De Marcilly**. Notice sur les vestiges de l'occupation dans le cercle de Philippeville**. R.S.A.C, 1853.

12- Devoulx,A, A. **Quelques tempêtes a Alger**, Trad. H, D.de Grammont, 1880.

13- Dhe et Jean, Denizet**. Les liaisons maritimes, aériennes et terrestres de l'Algérie.** Cahiers du centenaire de l'Algérie, Livre VIII, (S.D).

14- Du vernois, C.A.J, **L'Algérie, ce quelle est, ce quelle doit être ; essai économique et politique**. Alger, 1858.

15- Edouard, Blanc. **Les route de l'Afrique septentrionale au Soudan**, Paris, 1890

16- F, Cabanis. **Grand chemin de fer d'Afrique**, paris, 1853.

17- Gouverneur générale. **Notice sur les routes et chemins, les éclairages de l'Algérie** . Alger, 1906.

18- Haedo,D. de**. Histoire des Rois d'Alger**. Trad. De Grammont, Editions Grand-Alger livres, Alger, 2004.

19- Haedo,D. de**. Topographie et Histoire générale d'Alger**. trad. Monnereau et Berbrugger, Editions Grand-Alger Livres, Alger, 2004.

20- Laurent, P. **Les ports maritimes Algériens.** Alger, 1942.

21- Louis, Hamel. **Les chemins de fer Algérien.** étude historique sur la constitution du réseau. Le classement de 1857, adophe Jourdan libraire de L'académie, 1885.

22-Mac Carthy, Oscar. **Dictionnaire Géographique, Economique et Politique de L'Algérie,** Paris, 1858.
monumentale, T.1, Paris, 1843.
23- Savary, J**. Le parfait négociant ou instructions générales pour ce qui regarde.** T2, 7ed, paris, 1712.
24- Schiffmacher, Louis**, Les richesse minières de département de Constantine,** Alger, 1910.
25- Shaw, Th. **Voyage dans la régence d'Alger ou description géographique, physique, philologique, de cet état.** Trad.de l'anglais par. J.Mac Carty, 2éd. Edition Bouslama, Tunis,S.D.
26- Solal, Edouard. **Philippeville et sa Région 1837-1870**. Ed, la Maison des livres, Alger, S.D.

ثانيا: المراجع

1. بالعربية :

27- آجرون، شارل روبير. **الجزائريون المسلمون وفرنسا**. تر: محمد الحاج مسعود، دار الرائد للكتاب، الجزائر، 2007.

28-آجرون، شارل روبير. **تاريخ الجزائر المعاصرة**. تر:عيسى عصفور، ط2، دار المكتبة الوطنية، الجزائر، 1982.

29- إلتر، عزيز سامح. **الأتراك العثمانيون في إفريقيا الشمالية.** تر: محمود علي عامر، بيروت دار النهضة، 1989.

30- بوعزيز، يحي. **مدينة وهران عبر التاريخ ويليه مدينة تلمسان ويليه المساجد العتيقة.** الجزائر: دار البصائر،2009.

31- بوعزيز، يحي. **مدينة وهران عبر التاريخ**. الجزائر: دار الغرب، 2002.

32-بو عزيز، يحي. **مع تاريخ الجزائر في الملتقيات الوطنية والدولية**. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1999.

33- جندلي، محمد. **عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في القديم والوسيط.** ج1، ط2، عنابة: منشورات بونة، 2008.

34- جندلي، محمد.**عنابة في سياق التاريخ وعمق الجغرافية في العصر الحديث**. ج2، ط2، عنابة: منشورات بونة، 2008.

35- الجيلالي، عبد الرحمان بن محمد. **تاريخ المدن الثلاث الجزائر، المدية ، مليانة،** ط2، الجزائر: وزارة الثقافة، 2005.

36- حساني، مختار. **الحواضر والأمصار الإسلامية الجزائرية**. ج3،الجز ائر: دار الهدى، 2008.

37- حليمي، عبد القادر. **مدينة الجزائر نشأتها وتطورها قبل 1830**. الجزائر: المطبعة العربية، 1972.

38- خلاصي، علي. **المنشآت العسكرية الجزائرية في العصر الحديث**. الجزائر: مطبعة الديوان، 2008.

39- خنوف، علي. **تاريخ منطقة جيجل قديما وحديثا**. الجزائر: دار منشورات الأنيس، 2011.

40- بن داهة، عدة. **الاستيطان والصراع حول ملكية الأرض إبان الإحتلال الفرنسي للجزائر 1830-1962.** ج1، (د.ب): 2008.

41- دحماني، سعيد. ***من هيبون – بونة إلى عنابة تاريخ تأسيس قطب حضري***. عنابة: منشورات بونة، 2009.

42- دراج، محمد. **الدخول العثماني إلى الجزائر ودور الإخوة بربروس 1512 – 1543**. تص: ناصر الدين سعيدوني، ط2، الجزائر: شركة الأصالة، 2013.

43- درياس، لخضر. **المدفعية الجزائرية في العهد العثماني**. الجزائر، دار الحضارة، 2007.

44- (د،م). **التراث الجزائري المخطوط في الداخل والخارج**، ج2، تح: مختار حساني، الجزائر، منشورات الحضارة، 2009.

45- رزاقي، عبد الرحمان. **تجارة الجزائر الخارجية، صادرات الجزائر فيما بين الحربين العالميتين**. الجزائر، S.N.E.D، 1976.

46- رزاقي، عبد الرحمان. **جغرافية الجزائر (طبيعية، بشرية، اقتصادية)**. الجزائر: المطبعة العربية، 1968.

47- الركيبي، عبد الله. **الجزائر في عيون الرحالة الإنجليز**. ج1، الجزائر: دار الحكمة، 2010.

48- الزبيري، محمد العربي. **التجارة الخارجية للشرق الجزائري في الفترة ما بين 1972 -1830 .** ط2، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، 2007.

49- زروال، محمد. **العلاقات الجزائرية الفرنسية 1791 – 1830**. الجزائر: دار حلب، (د.ت).

50- سبنسر، وليم. **الجزائر في عهد رياس البحر**. تع وتق: عبد القادر زبادية، الجزائر: الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 2010.

51- ستيفن، جيمس ويلسن. **الأسرى الأمريكان في الجزائر 1785 – 1797**. تر: علي تابليت، الجزائر: منشورات ثالة، 2008.

52- سعيدوني، ناصر الدين. **ورقات جزائرية .دراسات وأبحاث في تاريخ الجزائر في العهد العثماني**. بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1999.

53-بوشاقور، أحمد. **تاريخ الجزائر من العهد القديم إلى 1945**. الجزائر: موفم للنشر، 2009.

54- طوبال، نجوى. **طائفة اليهود بمجتمع مدينة الجزائر من خلال سجلات المحاكم الشرعية**. الجزائر: دار الشروق، 2009.

55- عباد، صالح. **الجزائر خلال الحكم التركي 1514 – 1830**. الجزائر: دار هومة، 2005.

56- العسلي، بسام. **خير الدين بربروس والجهاد في البحر**. (د،ب): دار النفائس، 1980.

57- عمورة، عمار. **الجزائر بوابة التاريخ**. ج1، الجزائر: دار المعرفة، 2006.

58- عمورة، عمار. **تاريخ الجزائر المعاصر**. ج1، الجزائر: دار المعرفة، 2006.

59- عميراوي، أحميدة. **من تاريخ الجزائر الحديث**. ط2، الجزائر: دار النهضة، 2004.

60- عميراوي، احميدة. **آثار السياسة الاستعمارية والاستيطانية في المجتمع الجزائري (1830-1954)**. الجزائر: المركز الوطني للدراسات والأبحاث، 2007.

61- عميراوي، احميدة. **السياسة الفرنسية والمقاومة الجزائرية في منطقة سكيكدة 1838 -1858**. الجزائر: دار الهدى، 2004.

62- عميراوي، احميدة. **علاقات بايلك الشرق الجزائري بتونس أواخر العهد العثماني وبداية الإحتلال الفرنسي**. الجزائر: دار البعث، 2002.

63- فركوس، صالح. **إدارة المكاتب العربية والإحتلال الفرنسي للجزائر في ضوء شرق البلاد 1844 – 1871**. عنابة: منشورات جامعة باجي مختار،2006.

64- أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث(بداية الاحتلال)**. ط2، الجزائر: دار النهضة، 2004.

65- أبو القاسم، سعد الله. **محاضرات في تاريخ الجزائر الحديث**. ط2، الجزائر: دار النهضة، 2004.

66- بن قسام، أحمد البوني. **التعريف ببونة بلد سيدي أبي مروان الشريف**. تق: دحماني سعيد، عنابة: منشورات بونة، 2007.

67- المدني، أحمد توفيق. **الجزائر**. ط2، الجزائر: دار المعارف، 1962.

68- المدني، أحمد توفيق. **جغرافية القطر الجزائري**.(د،ب): الناشئة الإسلامية، (د،س).

69- المدني، أحمد توفيق **حرب الثلاثمائة سنة بين الجزائر وا إسبانيا(1492-1792)**. ط3، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، (د،س).

70- المدني، أحمد توفيق. **هذه هي الجزائر**. القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 2001. .

71- مروش، المنور. **دراسات عن الجزائر في العهد العثماني (القرصنة، الأساطير والواقع)**. ج2، الجزائر: دار القصبة، 2009.

72-بو مهلة، تواتي. **الجزائر الثغر الأبيض**، الجزائر: دار المعرفة، 2010.

73-بو مهلة، تواتي. **عنابة بلاد العناب**، الجزائر: دار المعرفة، 2010.

74- هلايلي، حنيفي. **العلاقات الجزائرية الأوروبية ونهاية الإيالة 1815 - 1830**. الجزائر. دار الهدى، 2007.

75- هلايلي، حنيفي. **بنية الجيش الجزائري خلال العهد العثماني**. الجزائر: دار الهدى، 2007.

76- الهواري، عدي. **الإستعمار الفرنسي في الجزائر، سياسة التفكيك الاقتصادي والاجتماعي(1830-1960)**. تر: جوزيف عبد الله، لبنان: دار الحداثة، 1983.

77- وولف، جون بول. **الجزائر وأوربا**. تر: أبو القاسم سعد الله، الجزائر: المؤسسة الوطنية للكتاب، (د،ت).

78- يحي، جلال: **السياسة الفرنسية في الجزائر 1830 - 1959**. الجزائر، دار المعرفة، 1959.

2: بالفرنسية.

79- Abed Rrahman, Khalifa. **Histoire d El Djazair Baní Mazghana**, Ed. Dali men, (S.D).
80- Ageron, Charle Rober. **Histoire de l'Algérie contemporaine.** Paris, 1939.
81- Babaci, Belkacem**. L Epopée de Baba Marzoug**, Colorset, Alger, 2012.
82- Baroli , M. **La vie quotidienne des Français en Algérie(1830-1914),** Paris, 1967.
83- Devoulx,A, A. **Quelques tempêtes a Alger**, Trad. H, D.de Grammont, 1880.
84- Falck, Félix. **L'Algérie, un siècle de colonisation française. Ed : notre domaine coloniale,** paris, (S.D).
85- Khelassi, Ali**. Construction militaire ottomane de la ville d'Alger.** Alger, 1985.
86- Martin, C**. Histoire de L'Algérie Française.1830-1962**. Paris, 1963.
87- Mustapha Ben Hamouche**, Dar Es sultan**, Alger, 2009.
88- Yacono, X. **La colonisation des plaines du chelif**. V2, Alger, 1955, 1956.

_ ثالثا: الرسائل الجامعية

89-بو حجة سهيلة وآخرون **تنظيم وإعادة هيكلة المراكز القديمة (حالة مركز مدينة سكيكدة)**، مذكرة مهندس دولة في التهيئة الحضرية. معهد علوم الأرض، جامعة قسنطينة، 1996 -1997.

90- حوحو، رضا: **شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر وأثرها في تدعيم سلطة الإستعمار 1830 -1914** . مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ المعاصر، جامعة منتوري، قسنطينة،2005 -2006.

91-بورجم، سهام وآخرون. **مشروع القطب المينائي لسكيكدة بين الظهير والعولمة**، مذكرة مهندس دولة في التهيئة الإقليمية. معهد علوم الأرض، جامعة منتوري، قسنطينة، 2002.

92- صالحي، توفيق. **المجتمع والعمران في مدينة سكيكدة خلال الحقبة الكولونيالية 1838 – 1962** . مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث والمعاصر، تخصص: تاريخ وحضارات البحر المتوسط، قسم: التاريخ والآثار، جامعة منتوري، قسنطينة، 2009.

93- غطاس، عائشة. **الحرف والحرفيون بمدينة الجزائر (1700 – 1830)، مقاربة اجتماعية – اقتصادية.** أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في التاريخ الحديث، معهد التاريخ، جامعة الجزائر، 2000 -2001.

94- غطاس، عائشة. **العلاقات الجزائرية الفرنسية في القرن السابع عشر(1619 -1694).** مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التاريخ الحديث، جامعة الجزائر، 1986.

_ رابعا: المجلات والدوريات.

_ بالعربية:

95- بوعزيز، يحي. " **عنابة عبر التاريخ** ". مجلة الأصالة، العدد 34، 35، جوان، جويلية، 1976.

96- بونار، رابح. " **مدينة الجزائر: تاريخها وحياتها الثقافية**". مجلة الأصالة، العدد8، ماي، جوان، 1972.

97- الزبيري، محمد العربي. "**تأسيس شركة بكري ويوجناح ودورهما في عهد الدايين حسن ومصطفى باشا** ". مجلة الأصالة، العدد 24 ، مارس، أفريل، 1975.

98- سعيدوني، ناصر الدين. "**الحياة الإقتصادية بعنابة أثناء العهد العثماني**". مجلة الأصالة ، العدد 34 ،35 ، جوان ، جويلية، 1976.

99- محمد الشريف، فاطمة الزهراء. رميني، فوزية. **الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها**. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد07، جامعة وهران، الجزائر، 2011.

- بالفرنسية:

100- F. Elie De la primaudaie. **Le commerce et la Navigation de L Algérie Avant la conquête Française,** Revue Algérien et Colonial, 1860.